MR. CHAIRMAN: She is there.

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka): I am very much here.

SHRI R. MOHANARANGAM: I said, "She is not ready."

MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1986-87— *Contd.*

SHRIMATI MONIKA DAS (Karnataka): Mr. Deputy Chairman, Sir, I congratulate the hon. Railway Minister for presenting the most economical Railway Budget for the year 1986-87. The Railway Minister has given relief to the freight and parcel traffic and to the passengers travelling on the suburban section by ordinary second class. As much as eighty per cent of the passengers have not been affected at all by the Budget. Only a modest increase has been made in passenger fare and this is confined to upper class only.

Railway is the biggest economic department whereby more than ten million people travel daily and more than forty thousand wagons move daily. The Railways are expected to handle twice the traffic by the turn of the century. With the resource constraints, they will not be able to accept the challenge unless they modernise the system completely. The introduction of new design of freight bogeys, light horsepower locomotives using heavier railway sections with continuous computerisation of freight operation system are all steps in the right direction to move the Railway with the latest technology.

The performance of the Railways has a direct bearing on the poorer sections of the people, but the public is unaware of the physical and mental strain of more than two million labour force behind the Railway operations. Since the man behind the machine is most important, the large force of workers should receive the prime attention of the Administration. Otherwise all investment made is fixed or moving assets can go waste. The Railways have recorded commendable performance in freight and traffic and financial results during the current year. We hope this will continue in the future also. But, here I would like to point out that the Administration machinery should be strengthened to allow a larger dialogue with the various categories of staff associations. Sincere efforts can bear better results to run the Railway administration.

I am also happy to learn that the Railway Minister has increased the allocation for staff quarters from Rs. 13 crores to Rs. 25 crores for the next year and the staff amenities from Rs. 9 crores to Rs. 17 crores also for the next year. I am sure the Railway employees will definitely show their efficiency, sincerety and punctuality. But, there is further scope to minimising the expenditure in the Railway and also improved the efficiency.

Majority of the labour force problems and their dissatisfaction are due to the lack of understanding and sympathy on the part of the Railway Officers. I would like to say—last time also I said the same thing during my speech—that the Railways should start intensive training and inculcate Industrial psychology in the officers. They should understand that men behind the machine are most important.

I would also congratulate the Hon. Railway Minister that for the convenience of the travelling public he has introduced computers for reservations which will, to a large extent, help remove the malpractices. These computers have been started in main cities like Delhi, Calcutta and Bombay. Since corruption is rampant in small stations, I would request him to introduce computerisation in the small stations as well. If the Minister cannot introduce computerised

passenger reservation systems in small railway stations immediately, I request him to introduce at least some monitor cell in these stations which can check malpractices.

In the last one year the Railways have done tremendous work and this has been possible due to the sincere efforts of our Railway Minister and I congratulate him for this achievement.

Sir, now I would like to bring to the notice of the Honourable Railway Minister about the plight of casual workers in the Railways. In the last two or three years there were about 5 lakh casual workers working in the Railways. Some of these casual workers have completed five to ten years of service. The Officers in the Ministry are giving them break-in-service as a result of which their chances of becoming permanent have become bleak. I request the Railway Minister to issue instructions to the concerned officers in his Ministry not to give break-in-service to the casual workers who have completed five to ten years of service. These workers may be absorbed on a regular basis. I understand that the number of casual workers in the Railways have come down from 5 to 3 lakhs.

If we want to reduce robberies, thefts and dacoities in the smooth running of trains, the Railways should augment the R.P.F. personnel and deploy on more trains so that these incidents can be avoided.

I am happy to say that the Railways in addition to carrying passengers and goods traffic, also provide health services and education to the children of their employees. The medical department of the Railways is one of the best in the country. They got very efficient doctors. The maintenance of hospitals in Railways is exemplary. The Railways schools are imparting very good education which can be compared with some of our public schools.

Sir, Railways is such a vast department, it requires lot of efforts to increase their productivity. If there are any shortcomings, it is not proper to blame the Minister. They are trying their level best to improve their efficiency.

Sir, Railways have constituted some committees like zonal committee, divisional committee, etc. Since these committees have been constituted, they have not met even once to transact any agenda. Without any meeting how they can find out merits and demerits of this vast department. I request the Minister to issue instructions to his Department to convene zonal committee or divisional committee meetings at least once in three months to find out the difficulties of casual labourers, Clerks, etc. The grievances of casual labourers, Clerks, etc., can be sorted out easily at these meetings. Then I would like to say about the Service Commission. (*Time-bell rings*) Sir, you have to give me five minutes more.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: That is too much.

SHRIMATI MONIKA DAS: Every Zonal Railway has got a Service Commission. They give advertisements for different categories of posts in the Railways, and they call for applications. But six months pass or even one year passes and they never call people for interview. And even after the interview for two or three years the appointments are pending with the Service Commission. Thousands of cases are pending like that. People wait for years and they do not get jobs. So I request the hon. Minister to look into this. When the Service Commission issues advertisements, the posts should be filled within a certain period, say, six months. In the Eastern Railway, I have come to know, appointments are pending with the Service Commission for five years. If these small matters are attended to, the Railways can rectify so many things.

[Shrimati Monika Das]

The punctuality in the Railways, now is better than the punctuality of airlines. We also travel by air. Sometimes the flights are delayed by one hour, two hours and so on. Now the trains are definitely running punctually.

Regarding security, if you give the RPF proper training and proper authority, definitely security will improve. The security is being looked after by the RPF. So the RPF should be given proper training and there should be proper monitoring.

Then I would like to mention about the catering service in trains. I am not talking about catering in AC compartments or first class. I am talking about catering in second class. The food served in second class is of poor quality..(*Time-bell rings*) At least it should be neat and clean and of good quality.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please be brief.

SHRIMATI MONIKA DAS: Now I would like to mention about my State of Karnataka. There is a long-standing demand, which is pending in the Railway Ministry, for a broad gauge line from Bangalore to Bombay. Now from Bombay to Miraj there is a broad gauge line and from Miraj to Bangalore, it is metre gauge. The metre gauge line is only 400 kilometres. It should be converted into broad gauge in the Seventh Plan. I request the hon. Minister to look into this.

Then there is the demand for a rail link between Hubli and Karwar. I think the survey has been done. I request the hon. Minister to see that the construction work on the Hubli-Karwar rail link is started immediately because Karwar is a very important place and it has a big port. And they do not have any transportation facility except by trucks. And it is a big trading centre. So if the Karwar-Hubli rail link is provided, it will help business and trade. So, the work should be started immediately. Our Opposition friends say that the Railways have not done anything. But in one year they have done tremendous work. If they keep up this spirit, I am sure the Railways will show more efficiency and improvement under our hon. Railway Minister's guidance.

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र (बिहार) उपसभापति महोदय, यह जो रेल बजट है इसका मैं समर्थन करता हूं और साथ ही साथ मैं अपने नौजवान राज्य मंत्री जी को भी मुबारकबाद देता हूं और प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी जी को भी मुबारकबाद देता हूं यह रेल बजट बहुत ही संतुलित और जनहित को ध्यान में रखकर, सुविधा को ध्यान में रखते हुए, आर्थिक व्यवस्था में रेलवे के योगदान को ध्यान में रखते हुए और देश के विकास को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्री द्वारा सदन में प्रस्तुत किया गया है । उन्होंने पहली बार एक नये ढंग से बजट रखा है यह बात ठीक है कि इस बजट में जिस क्षेत्र से मैं आता हूं उस क्षेत्र की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है । इसलिए मेरा पहला सुझाव आप से यह है कि जब भी आप कभी बजट बनाएं, ठीक है बजट बनाना आपका कर्तव्य है, आप हर एक राज्य के मुख्य मंत्री या परिवहन मंत्री से उस राज्य के विकास के लिए यातायात के विकास के लिए निश्चित तौर पर मशविरा किया करें। बहुत सी ऐसी योजनाएं हैं जहां पर राज्य सरकारें कुछ अपनी तरफ से अनुदान दे कर के कुछ सबसिडी दे कर के कुछ अंश दे कर के उन योजनाओं को पूर्ण करने में आपका साथ दे सकती हैं। जैसे कि मैं बिहार से आता हूं । बिहार सरकार कुछ योजनाएं लागू करना चाहती है उस में वह आपको 0.50 प्रतिशत तक मदद कर के आप यातायात की योजनाओं की राशियों को पूर्ण कर सकती हैं । इसलिए मैं सुझाव दूंगा कि जब भी कभी आप बजट बनाएं ठीक है यह एक सिक्रेट चीज है आपकी इसकी सिक्रेसी मेनटेन

करें लेकिन उसके पूर्व हर एक मुख्य मंत्री से हर एक प्रान्त के यातायात मंत्री से मशविरा किया करें । इससे जो रीजनल इम्बेलेंसेज की बात कई बार आती है वह बात नहीं होगी । हमारे प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जब 1985 में हमारे प्रधान मंत्री बने थे तो उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि जिन कामों को हम लोगों ने उठाया है उनको प्राथमिकता दे कर के हम पहले खत्म करें नयी योजनाएं बाद में लें । यह भी नजरिया ठीक है और मैं इस बात को मानता हूं कि कुछ यहां काम किया, कुछ काम वहां किया, इससे वस्तुतः कुछ काम नहीं हो सकता है । इसलिए आपने यह प्रतिज्ञा की है और उस तरफ आपके कर्मचारी निष्ठा और लगन के साथ सारे रेल विभाग के कर्मचारी लोगों ने रेल ट्रैफिक और माल ढोने में सारी चीजों में प्रगति की है । मैं समझता हूं कि अगर यह प्रगति की रफ्तार रही तो निश्चित तौर पर हमारा भारतवर्ष प्रगति करेगा और यातायात की कोई समस्या नहीं रहेगी । जिस प्रान्त में जिस देश में यातयात की सुविधा होगी निश्चित तौर पर हमारे छोटे छोटे उद्योग और बड़े बड़े उद्योगपति उस क्षेत्र में जाएंगे । दुर्भाग्यवश मैं जिस क्षेत्र से आता हूं बिहार का वह भाग और उसके साथ यू० पी० का इलाका पिछड़ा हुआ इलाका है । उस इलाके के अविकसित रहने का एक कारण यह भी है कि हमारे यहां यातायात के लिए रेल और सड़क की सुविधा नहीं है । हमारे प्रधान मंत्री जी ने तीन मंत्रालयों को एक ऐसा मंत्रालय बनाया है जिसमें सारी चीजों को रख कर के एक ट्रांसपोर्ट मंत्रालय बनाया गया है । इसीलिए मेरा पहला सुझाव यह था कि आइंदा जब भी आप रेल बजट बनाए प्रस्तुत करें उस के पूर्व वहां के प्रदेश के मुख्य मंत्रियों और परिवहन सचिवों से सलाह अवश्य करें और यह जानकारी ले लें कि वे कहां तक आपकी योजनाओं में मदद करना चाहते हैं, आपका हाथ बटाना चाहते हैं, क्या क्या उनकी योजनाएं हैं, उनके ऊपर क्या मदद कर सकते हैं। मैं सन् 1976 से संसद का सदस्य हूं । छितौनी बागाह पुल का बिहार और यू० पी० को मिलाने के लिए शिलान्यास किया गया था, 1971–72 में इसका शिलान्यास स्व० इन्दिरा जी ने किया गया था और इससे दो सौ मील की दूर कम हो जाएगी । दोनों प्रदेशों के मुख्य मंत्री मिल कर के उस में अपना योगदान देंगे, इसी बात के लिए यह मामला लम्बित पड़ा हुआ है । मैं चाहता हूं कि दोनों प्रदेशों के मुख्य मंत्रियों की निश्चित तौर पर आप बुलाए आप इन योजनाओं को क्लीयर कर दें। यह इलाका नेपाल से जुड़ा हुआ है। इससे आने जाने की सुविधा हो जाएगी । इसी तरह से बहुत सी चीजें हैं। आपने 2600 करोड़ का बजट रखा है । यह सब से अधिक खुशी की बात है कि इसमें 50 प्रतिशत रिसोर्सेज आप अपने इंटरनल रिसोर्सेज से पैदा कर रहे हैं कुछ पब्लिक बोरोइंग भी कर रहे हैं, कुछ बजट से लेंगे । मैं यह कहना चाहता हूं कि पब्लिक बारोइंग्ज से प्राइवेट सेक्टर वाले हजारों, करोड़ों रुपया खा कर अपनी इंडस्ट्रीज को सिक कर के बैठे हैं इसलिए पब्लिक अंडरटेकिंग्ज को अपने रिसोर्सेज के लिए सोचना चाहिए यह खुशी की बात है कि पिछले साल 42 परसेंट इन्टरनल रिसोर्सेज लिये थे लेकिन इस साल 50 परसेंट अपने रिसोर्सेस लिये हैं । अपने पांव पर खड़े होने की आप कोशिश कर रहे हैं । विकास भी अपने पांव पर खड़े होकर करेंगे । यह जो विरासत में हमको मिला है । अंग्रेज गये तो हमारे पास जो लाइनें थीं वे बहुत पुरानी थीं ।, 20 हजार किलोमीटर का रिन्यूअल था पुराने इंजन थे, पुराने स्टेशन थे, पुरानी बोगीज थी, गाड़ियां थीं, पुराने ट्रेक ये सारे थे । अब आबादी बढ़ती जा रही है लेकिन उस अनुपात में हम नहीं बढ़ पा रहे हैं, फाइनेंशियल कंस्ट्रेन्ट्स हैं यह मैं समझता हूं लेकिन यह बात ठीक है कि आप उन क्षेत्रों को प्रायोरिटी दे रहे हैं जैसे हमारे कोयले का क्षेत्र है, स्टील का क्षेत्र है लेकिन फिर भी मैं चाहूंगा कि जो क्षेत्र दबा है, पिछड़ा है जिसको उठाने के लिये हमारा बीस सूत्री कार्यक्रम चल रहा है, इसको हम सभी सफलीभूत बन सकते हैं जब कि उसके लिये इन्फास्ट्रक्चर होगा । मैं मानता हूं कि यातायात और बिजली

[श्री महेन्द्र मोहन मिश्र]

ये दो बहुत बड़ी चीजें हैं जिनके बनने से इस क्षेत्र का विकास हो सकता है और काफी होगा लेकिन मैं खास करके ध्यान दिलाना चाहूंगा पूर्वी क्षेत्र उड़ीसा, आसाम और मेघालय की ओर, ये बहुत से पहाड़ी इलाके हैं मैं जानता हूं कि आपको कठिनाई है, एक-एक किलोमीटर काफी पैसे ले लेता है लेकिन जहां तक हो सके उन क्षेत्रों का विकास करके उनको मेन स्ट्रीम में लाना चाहिए । यह मेरा सुझाव है । मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता हूं, आंकड़ों का संबंध लोगों ने रखा है और आपने भी रखा है । दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि यह इन्टरनेशनल वीमेन इयर है । आपका 27 पैराज का बजट आया है । उसमें आपने 23 या 24 पैरा में कहा है कि इन्टरनेशनल यूथ इयर के लिये नवयुवकों को कन्सेशन दिया है । इस साल भी आपने दिया है । मैं समझता हूं कि इन्टरनेशनल वीमे. इयर में भी आप किसी पैकेज डील की घोषणा कीजिए । हमारी औरतों के लिये इतनी सुविधा होनी चाहिए । कुछ भी घोषणा आप कीजिए । एक मेरा यह भी सुझाव था । मैं श्रीमान्, ज्यादा नहीं कहूंगा इस साल आपने न माल भाड़े पर बढ़ाया पार्सल पर बढ़ाया और 90 पर सेंट लोग एवं जो डेली कम्प्यूटर्स हैं उन पर भी नहीं बढ़ाया, केवल ढ़ाई सौ किलो-मीटर पर बढ़ाया है । लेकिन यदि संभव हो तो सैकेण्ड क्लास स्लीपर जिसमें कमजोर वर्ग के लोग मध्यम वर्ग के लोग चलते हैं और उसका आपने स्लीपर के भाड़े में 10 से 15 कर दिया उसको आप 10 रु० पर ले आयें। हालांकि बढ़ाने से आपकी 74 करोड़ की आय बढ़ती है और उसको भी आप डेवलपमेंट पर खर्च करने जा रहे हैं इसलिये अगर सुविधा हो तो जो 10 से 15 रु० किया है उसको 10 रु० पर ले आयें। अगर नहीं सुविधा हो क्योंकि बहुत काम हैं तो ठीक है । आबादी के 90 परसेंट हमारी जनता चलत. हैं आपने उसके लिए बजट बनाया है । हमारे प्रधान मंत्री भी उनके लिये चिंतित थे इसलिए उस अनुरूप बनाया आपने कर्मचारियों की बात कही । आपने प्रोडेक्शन इंसेंटिव बोनस 33 डेज का दिया, उनके क्वाटर्स पर 9 लाख से 13 लाख किया (व्यवधान) और इस पर 13 करोड़ से 25 करोड़ कर दिया । काफी बढ़ाया है, करना भी चाहिए । लेकिन जब तक कर्मचारियो के बीच में सेंस आफ इन्वाल्वमेंट नहीं होगा तब तक हमारी गाड़ी नहीं चलेगी । रेल एक परिवार है जिसमें आप मालिक हैं हम आपके कर्मचारी हैं और मिलकर करेंगे तभी होगा । आज देश में एक नेशनल कैरेक्टर लाना चाहिए । अगर हम राइट्स मांगते हैं तो हमारा समाज के प्रति और प्रशासन के प्रति दायित्व भी है, यह भावना हमारे कर्मचारियों में होनी चाहिए। हमारी बहिन कह रही थीं कि हमारे बहुत से कैजुअल लेबरर्स हैं मैं चाहूंगा कि हमारे नौजवान मंत्री जी उस ओर ध्यान दें । जो हमारे वर्षों से कैजुअल लेबरर्स पड़े हुए हैं उनको भी रेगुलराइज करने की कोशिश करें । लेकिन यह भी न करें कि इम्प्लाइमेंट इतना कर दे कि ओवर वेट हो जाये क्योंकि हमको मानना पड़ेगा कि हमारा रेल कामर्शियल कन्सर्न के साथ-साथ एक पब्लिक कन्सर्न भी है, यह वायेबुल भी है । हमेशा कुछ योजना बनाते हैं तो सर्वप्रथम आपकी सर्वे रिपोर्ट होती है । हम वायेबुल की ओर जाते हैं कि वह वायबल हैं कि नहीं । इस लिये मै चाहूंगा कि कर्मशियल कन्सर्न के प्रकार से भी आपको इसको देखना है । मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा इसी सिलसिले में बिहार के बारे में कहना चाहता हूं । मुझे खुशी हुई कि उस हाउस में रेल मंत्री जी ने कुछ घोषणा की, मैं राज्य मंत्री जी से चाहूंगा कि वे इस सदन में कुछ घोषणा करें । आपको आश्चर्य होगा कि पहले उत्तर बिहार, आसाम और पूर्वी यू०पी० के लोग छोटी लाइन से जुड़े हुए थे और लखनऊ से गोहाटी तक चार-चार गाड़ियों में जाया करते थे । आज श्रीमन, वहां ब्राड गेज हो गई । यह बहुत बड़ी बात है कि हमारे कुछ विरोधी लोग मिथिलांचल में नारा लगाते हैं ...।

...लेकिन मै कहना चाहता हूं कि इस भारत सरकार, कांग्रेस की हकूमत

ने जितना बड़ा काम किया है, आज कटिहार से लेकर बाराबंकी तक 600 किलोमीटर ब्राडगेज किया है । उसमें कितना पैसा हमारा खर्च हुआ है, उसको कोई भी सरकार नहीं कर पाती । हमारी जनता की भी सरकार बनी थी, वह पांच किलोमीटर लाईन का भी विकास नहीं कर पाई । लेकिन आज मिथिलांचल के नाम पर उस क्षेत्र के विकास में— मैं मानता हूं कि उसका विकास होना चाहिए–(समय की घंटी)—जब विकास होता है, तो ठीक है कि कुछ कठिनाइयां होती हैं । छोटी-छोटी ब्रांच लाइनें जो है, उन्हें आने-जाने में असुविधा होती है, लेकिन मैं खास कर दो-तीन बातें कहूंगा । हमारे स्व० पूजनीय ललित बाबू ने दरभंगा-समस्तीपुर की ब्राडगेज लाईन का प्लान किया था, केदार पांडे जी ने उसका शिलान्यास किया था । अभी भी पत्थर लगा हुआ है । मैं जानता हूं कि समस्तीपुर-दरभंगा का जो मिथिलान के पास जुड़ा हुआ इलाका है, उसको ब्राडगेज कर दीजिए । आप निश्चित तौर पर कहीं से पैसा काट कर उसकी व्यवस्था करें । इस साल नहीं करें, तो परसाल की योजना में करे और नहीं तो तीसरे साल की योजना में उसका समावेश करें ताकि उस क्षेत्र के लोगों को यह आभास हो कि उनके लिए कुछ किया जा रहा है ।

उपसभापति जी, हमारे बिहार से चार-चार रेल मंत्री हुए हैं, लेकिन आपको आश्चर्य होगा—अब मैं उसमें नहीं जाना चाहता –मैं कहना चाहता हूं कि हमारे ही ललित बाबू तो केवल बिहार की बात नहीं, वह चाहते थे कि पूर्वांचल से लेकर दिल्ली तक लोगों को मेनस्ट्रीम में लाकर रखें । इसलिए उन्होंने विकास की योजनाएं बनाई थीं । वह चाहते थे कि गोहाटी से आदमी चले और दिल्ली सीधा चला आये, और उस क्षेत्र में हमारी जितनी भी छोटी-छोटी इंडस्ट्रीज हों, उनको सुविधा हो । आज कोई इंडस्ट्रिअलिस्ट हमारे उत्तरी बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश की तरफ नहीं जाता है क्योंकि वहां यातायात की बड़ी असुविधा है । (समय की घंटी) मान्यवर, मैं दो-तीन मिनट और लूंगा ।

मान्यवर एक बात मैं कहना चाहूंगा कि आपने दो गाड़ियों का एलान किया है जो आप ने दिल्ली से गोहाटी सुपर फास्ट ट्रेन आपने दी है उसके लिये मैं आपको मुबारबाद देता हूं

दूसरी गाड़ी जो लखनऊ से फिर गोहाटी ले जा रहे हैं हम जिस क्षेत्र उत्तरी बिहार से ताल्लुक रखते हैं मैंने पहले भी मांग रखी थी मैंने रेलवे कनसल्टेटिव कमेटी में भी और इनफार्मल कमेटी में मांग रखी थी मैं 1976 से रेलवे कनसल्टेटिव कमेटी में ही हूं अब हम इनसे चाहते हैं सिंघवी साहब यहां विराजमान हैं अब यह असम मेल के बारे में हमारे साथ सहमत हो गये हैं कनसल्टेटिव कमेटी में असम मेल अब सुपरफ्लुअस हो गया है । इसको आप मुजफ्फरपुर और गोरखपुर होकर गोहाटी से दिल्ली ले आवें क्योंकि आपने सुपर फास्ट गाड़ी दे दी है और इसके साथ ही तिनसुखिया आलरेडी दी हुई है । दो-दो गोहाटी की बड़ी अच्छी गाडियां हैं । इसलिये आप असम मेल को रूट कीजिये थ्रू मुजफ्फरपुर गोरखपुर होते हुये पैंट्री कार के साथ

उस ट्रेन से हम लोग गये सवारडं नेट कमेटी में, श्रीमन् आपकी कमेटी में ही गये हुये थे, हम लोगों को कितनी तकलीफ हुयी थी क्योंकि उसमें पैंट्री कार नहीं थी ।

तीसरी बात मैं कहना चाहूंगा कि जहां तक सेफ्टी सेक्यूरिटी और पंक्चुएलिटी है उसमें आपने काफी इम्प्रूवमेंट किया है... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: मुजफ्फरपुर की बात... (व्यवधान)

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : नहीं मुजफ्फरपुर की बात नहीं कहते, मैं जानता हूं कि मुजफ्फरपुर और सीतामढ़ी की लाईन का सर्वे किया हुआ है । मैं चाहता हूं कि सकरी और हसनपुर का सर्वे जिसकी बात चली और कैलाशपति मिश्र जी ने उसकी चर्चा की थी... (व्यवधान) बहुत सी योजनायें आपके पास लम्बित हैं लेकिन उस क्षेत्र के लोग कुछ राजनीतिक माहौल बनाना चाहते हैं । लेकिन आपका मंशा साफ है, आप

[श्री महेन्द मोहन मिश्र]

यह भी चाहते हैं कि जो काम अधूरा चल रहा है उसको हम करें । आपने साफ कहा कि हम 62 किलोमीटर लाईन इस साल करने जा रहे हैं। आपने कहा कि 740 किलोमीटर का आप इलैक्ट्रिफिकेशन करने जा रहे है । यह बहुत बड़ी समस्या है हम लोग जानते है कि मुगलसराय से लेकर असनसोल तक पटना होकर जाने वाली गाडियों के लिये आज इलैक्ट्रिक ट्रैक नहीं है सारी गाडियां ग्रैंड रूट से होकर निकल जाती हैं। राजधानी कैपिटल होकर नहीं जाती है बहुत सी समस्यायें हैं ।

चौथी बात मैं कहना चाहूंगा कि नार्थ बिहार के लिये एक रेलवे सर्विस कमीशन की मुजफ्फरपुर मे ललित बाबू ने स्थापना की थी । दुर्भाग्यवश रेलवे सर्विस कमीशन तो है पर निश्चित तौर पर जितनी भी विज्ञप्तियां है सारी उसको आप गोरखपुर सर्विस कमीशन में देते है । मैं चाहता हूं कि आप इस कमीशन की जांच करवा लें उस क्षेत्र के लोग जो हमारे बिहार और बैकवर्ड एरिया के जो पढ़े लिखे आते थे आज वह मुजफ्फरपुर रेलवे सर्विस कमीशन का उपयोग नहीं कर पा रहे हैं । मैं निश्चित तौर से चाहता हूं कि आप राज्य मंत्री जी इसकी जांच करवायें कि बरसों से उस क्षेत्रीय मुजफ्फरपुर रेलवे सर्विस कमीशन से कोई भी विज्ञप्ति नहीं आई । जब हमने पिछली बार रेलवे कनसल्टेटिव कमेटी में मुतालबा किया तो अभी अभी तुरन्त दस दिन पहले एक सूचना निकली है ।

इसलिये मैं चाहता हूं कि जहां-जहां रेलवे सर्विस कमीशन है खास कर के उस क्षेत्र का उस क्षेत्र को वर्कलोड इतना दें कि क्लास 3 और क्लास 4 इस तरह की नियुक्तियां हों उस क्षेत्र को मिलें एक बात मैं और कहूंगा । भारत वैगन्ज मुजफ्फरपुर में गाड़ी का डिब्बा बनाता है आपका इसमें लास्ट टाइम पूरे बजट में 5 हजार वैगन बनाने का लक्ष्य था का अब 20 हजार करने जा रहे हैं । खुशी की बात है । लेकिन वैगन इंडस्ट्री आज क्राइसेज में है आपके पास डिब्बे नहीं है पैसे नहीं हैं लेकिन वह जो बड़े-बड़े पूंजी से लगे हुये हैं सारे आप के गवर्नमेंट सैक्टर में हैं और कुछ प्राइवेट सैक्टर में भी हैं । वह आज क्राइसेज में हैं। मुजफ्फरपुर का भारत वैगन्ज और मोकामा और भी जितने कारखाने हैं आज उनके पास वैगन्ज बनाने के आर्डरज नहीं हैं । इसलिये आप इस ओर ध्यान दें ताकि वे काम कर सकें ।

दूसरी बात है आप कहते है कि जैसे हमारा समस्तीपुर का वर्कशाप है यह बहुत पुराना वर्कशाप है आज इसकी हालत क्या है ? यह नहीं बन पाया है । आप इस ओर ध्यान दें । हमारे नौजवान मंत्री बहुत दौड़ते हैं वे बहुत मेहनत कर रहे हैं सिंधिया साहब जी मैं चाहता हूं कि हमारी तरफ भी कुछ आयें । गोरखपुर आकर लौट जाते है आप नार्थ बिहार की तरफ भी चलिये । मैं आप को वहां चलने के लिये आमंत्रित करता हूं । वहां जाकर आप बेसिक समस्याओं को देखिये । जो जनता के प्रतिनिधि हैं चाहे वे नगरपालिका के प्रतिनिधि हों चाहे लोक सभा के प्रतिनिधि हों चाहे राज्य सभा के प्रतिनिधि हों चाहे विधान सभा के प्रतिनिधि हों कहीं के भी प्रतिनिधि हो । उनसे आप मिलियें । मैंने पिछली बार भी कहा कि जनरल मैनेजर्ज को कहें वे इनफार्मली कुछ कमिश्नरीज और हैडक्वार्टज में जाया करें और वहां की समस्यायें सुनें । (व्यवधान)

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Our railwaylines are many. You have cited all the lines.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Your attempts is to derail him. But he is not being derailed.

एक माननीय सदस्य डी- रेल हो रहा है ।...(व्यवधान) :

श्री महेन्द्र मोहन मिश्र : यह ठीक हैं । हमारा यह कहना है कि बजट बनाने के वक्त हर एक स्टेट के मंत्री की उसकी अपनी राय ली जायें । 50 परसेंट पर देने के लिये कुछ योजनायें लम्बित हैं, जो हमारे बिहार सरकार की हैं । पहले मंत्री से पूछें कि इस योजना को 50 परसेंट बढ़ा देंगे तो मैं दूंगा 50 परसेंट की स्कीम आप चालू करें ।

इस तरह से आप का काम बढ़ेगा । मैं इस बात को नहीं मानना चाहता कि जो सारी समस्यायें हैं उनका निदान भारत सरकार ही करेगी । अगर राज्य सरकार की मुस्तैदी नहीं होती है तो विकास की गाड़ी बढ़ नहीं पायेगी । केवल भारत सरकार को ही सब कुछ करने का कोई दायित्व नहीं है ।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद करता हूं ।

SHRI M. KALYANASUNDARAM (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, at the outset, I am relieved that the Railway Budget, as an independent Budget has survived. There were speculations that after the creation of the so-called Transport Ministry by voping in the Railways, the Shipping and Transport, the Roadways and the Civil Aviation into one Ministry, there was a fear that the independence of the Railway Budget will also be done away with.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Railways is more independent.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: I am for continuing that.

SHRI R. MOHANARANGAM: More independent under the leadership of Mr. Scindia.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: It is a matter of relief that the Railway Budget continues to be in the same form as it used to be.

Sir, at the outset, I want to bring to the notice of our young Railway Minister about the undue burden taken over by the Railways by taking in the management of the inland container depots. It is not for the railways to manage them. I do not know how it was thrust on them. The three Ministries, the Commerce Ministry, the Shipping and Transport Ministry and the Railway Ministry discussed together and undertook this management of the inland container depots. I want the hon. Railway Minister to go through the report appearing in India Today, dated the 15th March, 1986. Although the reference is particularly to the inland container depot in Delhi it reflects the whole mode of inland container depots. The railways can only carry the containers. They need not undertake the management of the inland container depots and leave it to the contract, sub-contract and the third contract. There are a lot of complaints about the management of these inland container depots. They deal with vital export and import trade of the country. There is serious setback for the export and import of cargo through these containers. I would urge upon the Government to review the whole matter in the light of the experience gained and see whether they can be managed by the Shipping and Transport Ministry or the so-called surface transport department or a separate department is necessary or a separate agency is necessary to man all these inland container depots in this country which are springing up like anything. As it is a vital matter concerned with export and import earnings, I am urging this point for the consideration of all the concerned Minstries.

4 P.M.

Then, Sir, coming to the question of the rolling stock position, the rolling stock position whether it is railway coaches, or wagons or the diesel locos or electric multiple units, there is stagnation for the last four or five years. But to be precise ever since the Third Five Year Plan there is stagnation, there is no growth, although the value of traffic both goods and passenger is on the increase. With the limited number of coaches, with limited number of wagons, the growing traffic has been carried on by our railwaymen through so many other methods for which they deserve to be congratulated.

Coming to our railway workshops, the railway workshops have been, to

[Shri M. Kalyanasundaram]

some extent, modernised and they are capable of not only maintaining the rolling stock efficiently but they can even construct wagons, coaches. Apart from that, there are three production units which have acquitted themselves well during this period. If there is any set back it is not because of their capacity or any defect in their capacity, but in the management by the Government and their policies, because the cappacities are not being fully utilised. There is clamour for more passenger trains and better coaches but although even the existing coach factory in Madras can produce more, its annual capacity of producing is limited to 825. This includes our need for exports also. We can develop our production units still further not only to meet the needs of our country but to meet the needs of our neighbouring third-world countries which are also looking forward to us for help in technology, in building their railways. So, when such are the possibilities, I do not know what are the factors which are limiting the Railway Ministry in this respect. Even the wagons have been stagnating for a long period. While there is clamour for more and more wagons, the number of wagons is stagnating. As against the total of 3,74,000 wagons, we have now 3,65,390 wagons as on 31-3-1985. When there is so much growth in our economy—that is what they are claiming— why is the fleet of wagons going down, especially when there is clamour from so many quarters and a complaint that they do not get wagons. What is this contradiction? Our trade and industry need more wagons but we cannot supply even though we have the capacity to produce more; we have the skilled labour; we have technicians; we have engineers. What is the constraint? These are very serious matters which should be considered by the Government in a dynamic manner.

Coming to reorganisation of the transport, by roping in shipping, road transport and civil aviation and bring all of them under one Cabinet Minister, I do not know what the Government wanted to achieve. There is one Cabinet Minister and there are three Ministers almost in independent charge, for Railways, for Surface Transport and for Civil Aviation. What was the hurry to reorganise it? Was the House given a chance to discuss that matter? Who are the specialists consulted befor amalgamating the transport system under one Cabinet Minister? This has its own implications. I don't know whether any good will come out of it. However, I feel relieved that the Railway budget has survived as independent without being merged with the General Budget.

SHRI S. W. DHABE (Maharashtra): This may be temporary.

SHRI M. KALYANASUNDARAM: So far we have not meddled with it and it has survived. We have inherited it from the British days. In those days, railways belonged to foreign companies and only after independence, we took over the railways. Even the foreign rulers thought it necessary to have a separate budget for the Railways. I was myself the one who participated in the struggle for freedom and agitated for nationalisation of Railways. I am one of those who agitated for it and I am happy that it was taken over after independence. Railways have their own proud record of growth after independence. Now there is stagnation. Why is it so with regard to rolling stock, locomotives, and wagons? There is stagnation. We have got some of the best workshops in our country. Railways have their own workshops. We have got the necessary skill also. Then, why should there be stagnation? When there is clamour for more trains, more coaches, better service when we have the capacity to produce more coaches, why should there be this anarchy? These are matters which they should consider.

Now, coming to the more specific question of Southern Railway, it is

unique in many respects, although it is far away from the railway headquarters. There are four major ports here. They are: Tuticorin, Madras, Mangalore and Cochin. It has a vast hinterland. It has got workshops with adequate skilled labour. These workshops are not being put to proper use. They are not being fully utilised. The Golden Rock workshop is one of the best workshops in the country. We have the signal and telecommunication wing at Pothanur. There is the engineering workshop at Arakkonam, connected with track. All these workshops are not being fully utilised, to their full capacity. Why this anarchy? Sir, I am familiar with the Golden Rock workshop, because I have worked in that workshop and because I participated in the freedom struggle, I was victimised by the British railway-owners. Therefore, I have some personal knowledge of the then South Indian Railway, the MSM railway and the workshop as well. Our workshops should be fully utilised, to their full capacity. The labour is available, the need is there, but the capacity has not been fully utilised. They can produce more wagons. But the orders for manufacture of wagons have been gradually reduced and it is almost nil now. When there is clamour all over the country, from the business side for more wagons and we have also the capacity, what is called 'constraint of resources' comes in the way of utilising the capacity and producing more wagons and placing them at the disposal of trade and industry in the country. This anarchy should be set right and steps must be taken for full utilisation of the capacity we have built after Independence.

The some is the case in regard to the production units, the three production units. I think, we should be proud of the achievements of our production units. The capacity is limited to 825 coaches in the Perambur workshop, which can be increased. After the new production unit, which is now under way, at Kapurthala comes up, our capacity will be nearly 2,000 wagons per year. How are we going to utilise it? There is demand for more passenger trains, there is demand for more passenger amenities and we have the capacity; but this capacity is not fully utilised. This is the sorry state of affairs in the railways.

Then, Sir, some of the staff matters are also worrying. The workforce remains almost the same. The number of wagons remains the same. The strength of coaches remains the same. But the growing traffic has been handled by the workers skilfully by putting in their best efforts. So, they should be congratulated for handling growing traffic with their limited resources. I would request the Government to consider the restrictions they have placed on promotions. There are no more promotions. Vacancies are not filled, higher posts are not granted and if higher posts are to be created lower posts are being surrendered. These restrictions undermine the morale of the workers. The Department should work towards boosting up their morale so that they can look to the growing needs of the railways. The action of the Bureau of Public Enterprises, the action of the Railway Ministry and the interferance by the Finance Ministry, all these things create difficulties for the railway workers and they undermine the morale of the railway workers. To quote one example, in Golden Rock Workshop a panel of nearly 2000 workers was maintained for recruitment as khalasis. After giving job to nearly 1000 and odd, that panel has been quashed on the plea that in future only ITI trained workers would be recruited. So, such ad hoc decisions from above without realising the needs of the individual workshops or individual railways, add to the difficulties of the railway workers. Therefore, I would urge upon the Railway Minister, our young Railway Minister, to have a new look on the problems facing the

[Shri M. Kalyanasundaram]

Indian railways and rectify the grievances of the railway workers so that the Indian railways can serve better.

At the outset I mentioned about the management of the inland container depots. Railway department is not expected to do this. They are strangers to these depots. I would suggest that they should be handed over either to the surface department or there should be a separate agency to manage these so-called inland contaner depots.

CHOWDHARY RAM SEWAK (Uttar Pradesh): Sir, I am grateful to you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. I support the Budget proposals. I take this opportunity of complimenting the Railway Minister on the balanced budget in the face of the challenge of rising costs and high prices. Sir, he has been able to spare the poorer section railway passengers by not putting additional burden on them. However, I would like to invite the attention to the fact that even within the existing resources the performance of the railways could be much better provided the middle level supervisory staff worked more conscientiously and more vigorously. Supervision over the checking staff and working of the railway stations, booking windows, ticket collectors and conductors is only marginal and needs to be intensified. The Indian Railways Year Book for 1984-85 which has been supplied to members by Indian Railways is more a statistical exercise than an effort in high taste. Even though the Railway Minister has made a good mention in his speech about sports, the same has not at all been highlighted in the Year Book. It is a poor tribute to the performance by their own people. Sports activities of the railways must be given their right place in this year book. The Railway Year Book must be of more informative nature than a mere ritual, only as an appendage to the Budget literature. This Year Book should also be available for sale to the general public on all important railway junctions so that the inteligentsia may study the same and make constructive suggestions to the Minister.

The Year Book makes only a mere mention of the railway health services. It is unsupported by adequate data. It does not mention the efforts made for family planning targets and achievement made by the railway staff. In my opinion, the railways should also start reorientation courses for railway doctors, both in India and abroad. Mobile dispensaries and health care units should also be organised in backward areas for the backward people.

It is unfortunate that suburban trains do not get the attention they deserve regarding sanitation and removal of filth. These coaches, especially those standing at railway stations, attract mosquitoes and badly stink on account of filth accumulated between rails. Things are deteriorating. Sanitary Inspectors are seldom seen at work. Sanitation services should be adequately strengthened. More health officers should be appointed for better supervision of sanitation. Samples of food should be taken under the Prevention of Food Adulteration Act and offenders punished. These services should be amplified. On all super-fast trains, a railway doctor should be posted for attending to emergency cases relating to heart trouble, premature deliveries and such other troubles. The expenditure should be debited to passengers' amenities. The availability of such facilities will be a boon to passengers and will bring a good name to the railways.

The Year Book makes no mention about land management of vast areas under the possession of the railways. This step has taken a back seat in the railway administration. There is large scale encroachment on railway land. Removal of such encroachment should

get top priority. Last year a vast patch of land was encroached upon by anti-social elements for a colony near Sahibabad with painted sign boards etc. Fortunately, the encroachment was promptly removed. But the tendency should be curbed by planting trees wherever possible or permissible, fruit shrubs, small fruit-bearing trees or gardens of hardy flower-plants with suitable watering facilities. They can also be converted into nurseries by the railways for use by themselves. Land constantly under water, particularly in Eastern areas, can be converted into fisheries.

In short, a railway land policy is called for and staff for land management should be strengthened and a special cell should be opened for land management on remunerative basis.

The reward scheme should be further reinforced. Better and more valuable prizes should be offered. Two years extension of services should be given to the best workers. award winners and highly honest persons. A special pension of Rs. 75 per month should be awarded to persons of exceptionally high calibre or performance.

The present sleeper system needs special attention. Sometimes these sleeper coaches become "jagran" coaches. People don't get their sleep due to the ongoings of railway ticket checkers and conductors. Ticketless and unauthorised persons occupy seats and when the train moves, a regular bazar is set up to deal with the unauthorised intruders. The result is that regular passengers are disturbed. Conductors should allow only bonafide ticket holders to enter the sleeper coaches. The space between toilets is generally filled with commercial and other goods and even access to toilets sometimes before very very difficult particularly to lady passengers.

Sir, beggars and unauthorised vendors have a nice time even on superfast trains like Gomti and Tamil Nadu. It should be stopped.

The Year Book does not make any mention about the working of the Railway Service Commission, the targets of employment and achievements for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. This is a sad commentary on the subject of public recruitment and the protection of the rights of the unemployed in a poor country like ours.

Better efforts are necessary to uproot corruption from Railways and plug loopholes in revenue from goods and passengers. To quote a previous report on the subject, "if corruption is removed from Railways they will be moving not on rails of steel but on rails of gold."

Then, Sir, I want to draw the attention of the hon. Minister to certain suggestions relating to my home district and my area.

Sir, Orai is a station in the district of Jalaun. The hon. Minister is aware of that station. There is a very small goods shed there. The goods shed does not have enough space there. Therefore, a bigger goods shed should be constructed there.

The staff quarters are not enough. So, more staff quarters are required to be constructed.

Then there is a branch line from Konch to Ait. There was a proposal to dismantle that branch line. I would like to suggest to ths hon. Minister that Ait-Konch branch line should be extended from Konch to Kanpur. It will give more remuneration, more money to the railways.

I would also suggest that a line should be laid between Konch and Gwalior because this is a dacoit-infested area. It will give more employment to the people of that area.

Then, Sir, more Scheduled Caste and Scheduled Tribe people should be appointed and nominated in the different Railway Committees. Their number is nominal at present.

[Chowdhary Ram Sewak]

With these words, I thank the hon. Minister and I suggest that he should pay attention to my suggestions particularly pertaining to that area.

Thank you, Sir.

SHRIMATI KRISHNA KAUL (Uttar Pradesh): Mr. Deputy-Chairman, Sir, with your permission, I rise to speak on, and to support, the Railway Budget 1986-87 as proposed by our hon. Minister of Transport, Shri Bansi Lal. Let me at the outset congratulate the hon. Minister for presenting a balanced, pragmatic and imaginative budget which has been widely welcomed by all sections of the society. I would also like to take this opportunity to congratulate the Minister of State for Railways, Shri Madhavrao Scindia, for the impressive performance of the Railways under his stewardship.

The Railways have every reason to be proud of their excellent performance during the previous year. The gross traffic receipts for 1985-86 have been estimated at Rs. 6339 crores which are more than the budget estimates for 1985-86 by Rs. 188 crores and represent an increase of Rs. 980 crores over the gross receipts for the previous year.

The efficiency of the Railway operations is obvious from the fact that the operating ratio has come down from 96.3 per cent in 1984-85 to 91.3 per cent in 1985-86. The Railways have been able to increase their revenue and at the same time control their working expenses. As stated by the hon. Minister for Transport in his Budget speech, the net tonne kms. per wagon per day have broken all previous records.

The sharp spurt in efficiency of the Railways has enabled them to pay ful dividend to the General Revenues, push up appropriation to the Depreciation Reserve Fund to Rs. 920 crores from Rs. 850 crores previously.

It is heartening to note that the Railways plan to meet the target for internal revenue generation as visualised in the Annual Plan outlay for the Railways in the Seventh Five Year Plan.

This laudable achievement would not have been possible without the dedication of 1.8 lakh employees of the Indian Railways, who deserve to be complimented. I congratulate the hon. Minister for giving recognition to the good work done by the railwaymen by increasing the allocation for staff quarters from Rs. 13 crores to Rs. 25 crores in the next year, and for raising the provision for staff amenities from Rs. 9 crores to Rs. 17 crores The staff and lower level management have also been rewarded through productivity linked bonus equal to 33 days' wages. I would like to request the hon. Minister to ensure that the middle and the senior level management are also provided with enough incentives to further improve their performance.

The hon. Minister in his speech has mentioned that strict measures were undertaken to control the exnenditure and enforce economy in manpower employment during the year. The working expenses of the Railways have largely increased on account of payment of interim relief to staff and higher cost of fuel. I do not, however, believe that all measures to control the working expenses have been exhausted. There should be concerted efforts towards finding ways and means to improve productivity in areas such as repairs and maintenance of permanent way covered by demand No. 4 and maintenance and repairs of motive power, carriages and wagons covered by demand Nos. 5 and 6.

In this connection, I would like to make some specific suggestions for the consideration of our dynamic Minister of Railways, Shri Madhavarao Scindia.

So far as I am aware, in-position reprofiling of worn out rails has not yet been adopted by the Indian Railways. The present practice of off-track rail surface rectification and reprofiling in a depot is expensive, cumbersome and time-consuming. The track has to be removed and then reassembled at site after repairs. Therefore, rectification and reprofiling of rails in-position without removal of track, should be undertaken by the Indian Railways as

is already being done in other advanced countries. The proverb goes—'A stitch in time saves nine.' To increase the life and utility of rails and to reduce the rate of deterioration of track and to effect economy in track maintenance and reconditioning, it is important that the track is reprofiled regularly before it deteriorates beyond repairs. This is possible only if the track maintenance is simplified and reprofiling is done in-position.

It is gratifying to note from the Explanatory Memorandum on Railway Budge that the hon. Minister has given due attention to modernisation of facilities for maintenance of motive power carriages and wagons. A number of works have been included for modernisation of workshop like that of Matunga, Parel, Kancharapara, Liluah, Kharapur, Ajmer, Chitranjan etc. In addition, some new maintenance facilities are also being set up at Nasik Road, Bandel, Bhopal, Gemoth Golden Rock, Malda, Guntupatti, Mancheswar etc. Apparently, some of these projects have been in execution for the past few years, since substantial parts of the anticipated cost have already been incurred. May I submit that it would have been helpful if the Explanatory Memorandum also indicated the year in which the projects were initiated, for better appreciation of the House.

Modernisation of the existing workshops and setting up of new workshops will require improvement in repairs technology and provision of modern machinery and equipment.

Sir, in this connection, I would again like to submit for the consideration of the hon. Minister of Railways that as far as possible the entire exercise of modernisation should be carried out in close association with the Indian engineering industry as it would be mutually beneficial for the Indian Railways and the Indian Industry and will thus be in the national interest. The emphasis should be on technology which is not only modern but it is also appropriate to our special conditions and requirements. Indiscriminate import of equipments should be desisted as it could prove counter-productive. The railways are expected to handle more than twice the traffic by the turn of the century. With the existing resource constraints, they will not be able to accept this challenge, unless they modernise the system completely. I would like to urge the hon. Minister to place more emphasis on research and development areas so that Railways would be in a position to keep themselves abreast with the latest advance made in various fields of rail operations.

In ths context the efforts already made by the Railways to introduce new design of freight bogies, light weight coaches, high horse-power locomotives, heavier section welded rails, computerization of freight operations aree commendable steps. It is hoped that the hon. Minister will carry forward this keen interest so that the development of Railways continues in this right direction.

Sir, it is gratifying to note that the Railways hope to generate internal resources to the extent of 50 per cent of the total outlay for financing the 7th Plan against 42 per cent achieved during the 6th Plan. In the 6th Plan period Railways were not able to invest adequate funds for replacing over aged track, rolling stock and other assets, or on Railway electrification, additional passenger coaches, not to speak of other areas like gauge conversion and laying of new lines.

Now, with larger generation of internal resources, the Railways will be in a position to step up their development investment.

May I compliment the Railways on the priorities assigned by them for the various projects? It is a wise policy to concentrate investment on a relatively smaller number of works than disperse the resources over a larger number. It is hoped that this will not only enable Indian Railways to adhere to their time frame projects, but also contain cost over-runs of various projects.

[Shrimati Krishna Kaul]

There has been some criticism of the proposed increase in passenger fare. It is said that the hon. Minister could have foregone Rs. 76 crores that he expects to realise through the proposed increase in fares. I, on my part, would, however, like to compliment the hon. Minister for keeping the interest and need of maintaining the health of the Indian Railways above the temptations of popular gimmicks.

The Transport Minister has completely spared freight and parcel traffic and passengers travelling on suburban sections and in the ordinary II Class. There is no increase in the monthly Season Tickets and as much as 90 per cent of the Rail passengers have not been affected at all by the proposed change in fares. I would say that only a modest increase has been made in passenger fares and this too is confined to upper classes, and to II class mail and express trains. While supporting the hike in Railway fares, I would request the hon. Minister for Railways to give some sort of a package of concessions for women passengers in this International Year of Women, as has been stated by Shri Mishra, hon. Member of Parliament.

The criticism that the proposed increase in fares is unnecessary on the ground that a surplus Budget has been presented, does not held good either. It is, in fact, not a surplus Budget in the sense that the Railways are going to make a profit thereby. The surplus is only a small balance that is available for financing works chargeable to the Development Fund. If this surplus is not generated, it would mean that either these works will have to be abandened or the Railways will have to borrow again from the general exchequer. This they have already done in the past and cannot be expected to do so over and over again. And even this modest surplus has been planned through great restraints on the working expenses side. It remains to be seen whether the Railways will be able to meet all their working—expresses—commitments in the midst of rising prices. I, therefore, feel that the increase in fares proposed by the Honourable Transport Minister deserves to be uniformly supported.

Customer satisfaction is a good index of performance of any commercial undertaking, more so far a public utility service like the Indian Railways. I can say with confidence that passengers travelling on Indian Railways cannot miss the marked all round improvement in quality of service like the speeding up of trains, improvement in train-punctuality, introduction of pre-packed meals and better catering services covering the passengers travelling in the II class as well, computerization of reservations in metropolitan cities, easy and prompt refund of ticket money, cleanliness of stations measures for safety and travel security of passengers etc. These are some of the features which connot go unnoticed, but I must state it needs continuous attention so that there may not be any set-back and may lead to further improvement as there can never be a saturation point.

I do hope that with new coach factory coming up at Kapurthala, old and over-aged coaches will be withdrawn from service, making rail journey cleaner, safer and more comfortable. This being the largest public sector undertaking, I hope the Railways will continue to play their increasingly significant role with ever increasing efficiency in carrying the country into 21st century with a greater commitment and speed and lend its mite in building vibrant nation a new India under the dynamic leadership of our Prime Minister, Shri Rajiv Gandhi.

With these words, I once again welcome and support the Railway Budget for 1986-87. Thank you.

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, इस साल बजट में द्वितीय दर्जे के किराये में तीन प्रकार की वृद्धि की गयी है । एक तो मेल एक्सप्रेस ट्रेन में ढाई सौ किलोमीटर तक की दूरी के लिये साढे सात प्रतिशत और ढाई सौ किलोमीटर से आगे 5 प्रतिशत । इसके अतिरिक्त, 5 सौ किलोमीटर से ऊपर जाने के लिये जो स्लीपर चार्जेज हैं वे 10 रुपये से 15 रुपये और प्रत्येक टिकट में न्यूनतम वृद्धि मान्यवर, एक रुपया की गयी है । मान्यवर, वर्तमान कांग्रेस पार्टी द्वारा सत्ता में सन् 1980 में आई तब से लेकर यह सातवां बजट है और सन् 1980 से लेकर सन 1986 तक एक बार भी रेल बजट ऐसा नहीं प्रस्तुत किया कि उसका असर द्वितीय श्रेणी के यात्रियों पर न पड़ा हो । 15 जुलाई, 1980 में दूसरे दर्जे के भाड़े में वृद्धि की गयी साढ़े 12 प्रतिशत और दूसरे दर्जे की जो साधारण गाड़ी थी उनमें वृद्धि की गयी सौ किलोमीटर से ऊपर की दूरी के लिये 10 प्रतिशत । इसी प्रकार मान्यवर, एक अप्रैल, 1981 में फिर वृद्धि की गयी दूसरे दर्जे की मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में 10 प्रतिशत और जो साधारण गाड़ियां थीं दूसरे दर्जे की उनमें 2 सौ किलोमीटर से ऊपर जाने पर 5 प्रतिशत । इसी प्रकार से मान्यवर, 1 अप्रैल, 1982 से तिबारा वृद्धि की गयी । उसके बाद मान्यवर, एक अप्रैल, 84 से वृद्धि की गयी और गत वर्ष मान्यवर साढ़े 12 प्रतिशत की वृद्धि द्वितीय दर्जे के किरायों में कर दी गयी । मान्यवर, मंत्री जी ने बजट स्पीच में इस बात का उद्धरण दिया कि जो दूसरे दर्जे के किरायों में वृद्धि हो रही है इस वर्ष उससे रेलों में यात्रा करने वाले केवल 10 प्रतिशत यात्री ही प्रभावित होंगे । लेकिन यह तर्क मान्यवर कितना संगत नहीं है क्योंकि जो दूरी के यात्री हैं उनमें भी चलने के लिये लोग केवल एक्सप्रेस या मेल गाड़ियों का सहारा लेते हैं । इसलिये रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि कम से कम दूसरे दर्जे के किराये में जो वृद्धि की गयी है उस वृद्धि को वे वापस लेने की कृपा करें क्योंकि इससे इस देश का जो न्यूनतम गरीब यात्री है वही प्रभावित हो रहा है । दूसरा रेल मंत्री जी ने टिकट की दरों में बढ़ाते हुये तर्क दिया कि अगर मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों के किराये में वृद्धि की जायेगी तो इससे सड़क पर लोग अधिक चलेंगे और सड़क पर चलने वालों की संख्या ज्यादा बढ़ेगी या कम से कम साधारण गाड़ियों से चलेंगे ।

[उपसभाध्यक्ष (**श्री पवन कुमार बांसल**) पीठासीन हुये]

मान्यवर, मंत्रिमंडल का संयुक्त दायित्व होता है । जब डीजल और पैट्रोल की कीमतों में वृद्धि की गयी, तो पैट्रोलियम मंत्री जी ने यह तर्क दिया कि क्योंकि डीजल और पैट्रोलियम की खपत ज्यादा हो रही है, इस लिये लोग डीजल और पैट्रोल का इस्तेमाल कम करें, इसलिये कीमतों में वृद्धि की जा रही है ।

तो मान्यवर, वह जो तर्क हैं दोनों मंत्रालयों का, यह भी आम लोगों को, जनता को प्रभावित करने जा रहा है कि जो वृद्धि की गयी है, इसमें केवल इलाहाबाद से नई दिल्ली और नई दिल्ली से इलाहाबाद जो लोग यात्रा करेंगे, उनके किराये में केवल सोलह रुपये की वृद्धि हुई है । इलाहाबाद से नई दिल्ली तक का किराया अभी तक रु० 52 था और स्लीपर का सरचार्ज देना पड़ता था दस रुपये । इस प्रकार से रु० 62;—अब इसकी बजाय एक तरह केवल एक यात्री को रु० 70 देना पड़ेगा और दोनों तरफ एक यात्री के ऊपर सोलह रुपये अधिक भार पड़ेगा और इस प्रकार से 13 प्रतिशत की वृद्धि की गई है और मंत्री जी ने कहा यह कि है सारी वृद्धियों से 76 करोड़ का मुनाफा होगा रेल विभाग को ।

मैं यह नहीं जान सका कि जो दूसरे दर्जे में वृद्धि की गई है, उससे रेलवे विभाग को कितना मुनाफा होगा, लेकिन कम से कम फिर से मेरा अपील है इस वृद्धि को कृपया वापिस लेने की कृपा करें ।

सन् 1980 से 1986 तक के आंकड़े अगर जोड़े जाएं तो केवल द्वितीय दर्जे, चाहे साधारण गाड़ी का या मेल या एक्सप्रेस ट्रेन का, तो आज तक, मान्यवर, सरकार 75 प्रतिशत की किराये में वृद्धि कर चुकी है और इस बात का जो मंत्री जी का उत्तर

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

बराबर लोक सभा में और राज्य सभा में, उनके आंकड़े के लिये मैंने उपलब्ध किया है ।

दूसरा ओर, मान्यवर, जो रेल यात्रियों को चलने की जो न्यूनतम आवश्यकतायें है यह आवश्यकता चाहे रेल में बैठ कर सफर करने की है, या पानी पीने की हो, रेल में रोशनी की हो, या रेलवे प्लेटफार्म पर ठहरने की व्यवस्था है, उन व्यवस्थाओं के लिये आज तक कोई अच्छे कदम रेल यात्रा के लिये नहीं उठाये गये हैं ।

आज भी रेलगाड़ियों में हालत यह है कि जानवर की तरह डिब्बे में आदमी ठूंस करके जाते हैं । आदमी पैसा खर्च करता है, टिकट लेता है, लेकिन उसके बाद भी उसको बैठने की सुविधा ट्रेन मे नहीं मिलती है ।

इसके अतिरिक्त रेल विभाग में जो बिना टिकट यात्रा है, यह भी कहना चाहिए कि यह एक बहुत बड़ा अभिशाप है । पिछले सप्ताह ही राज्य मंत्री जी ने एक प्रश्न के उत्तर में लोक सभा में स्वीकार किया कि 1982-83 में जो सर्वेक्षण करवाया गया बिना टिकट यात्रा के सिलसिले में, रेल विभाग को जो घाटा होता है, तो 1982-83 में 21 करोड़ का प्राक्कलन किया गया कि 21 करोड़ का घाटा रेल विभाग में केवल एक वर्ष में बिना टिकट यात्री चलने के कारण हुआ है । तो यह जो लोग बिना टिकट रेल में यात्रा करते हैं, यह यात्री बिना कर्मचारियों की सांठगांठ के या कर्मचारियों की जानकारी के बगैर नहीं करते हैं । इसलिए इस मामले में रेल विभाग को और रेल मंत्रालय को भी बहुत कठोर कदम उठाने चाहिएं कि कम से कम इस प्रकार से जो रेल विभाग की हानि होती है, यह न होने पाये ।

तीसरी बात, मान्यवर, इस वक्त जो दुर्घटनाओं का मामला है, जो रेलवे क्रासिंग हैं, लैवल क्रासिंग रेल विभाग के 37,833 हैं और ऐसे क्रासिंग जहां पर कोई कर्मचारी नहीं है 22519 है और जहां पर कर्मचारी है, 15,314 । आंकड़ों के हिसाब से 1984-85 में मान्यवर, दुर्घटनाओं में कुल 194 लोगों की मृत्यु हुई, लेकिन इन दुर्घटनाओं में जिन लोगों की मृत्यु होती है और वर्तमान में . . .

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव (बिहार) : अब तो मेले में गाड़ी घुसने लग गई है ।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : हां केरल में । इन दुर्घटनाओं में जिन लोगों की मृत्यु हो जाती है, तो वर्तमान में जो रेलवे का कानून है, एक्ट है, उसके अन्तर्गत इनको कोई भी मुआवजा नहीं मिलता है । अभी मंत्री जी ने इस बात को स्वीकार किया है कुछ दिनों पहले कि रेल नियमों में व्यापक संशोधन किया जा रहा है ।

इसलिए मेरा अनुरोध है कि लैवल क्रासिंग की दुर्घटना में भी जो लोग मौत के शिकार हों, उनको भी मुआवजा मिलना चाहिए और इस दृष्टि से रेल नियमों में या जो कम्पेनसेशन का नियम है, उनमें भी परिवर्तन किया जाना चाहिए ।

मान्यवर, वर्तमान बजट में आने वाले जमाने में पूर्वी उत्तर प्रदेश, सम्पूर्ण उत्तर प्रदेश में एक किलोमीटर भी नई लाईन बिछाने का कोई भी प्रावधान नहीं है जैसा कि सभी को विदित है कि चाहे उत्तर प्रदेश हो, या बिहार, यह सब से ही पिछड़े हुए इलाके हैं । और पूर्वी उत्तर प्रदेश में तो विशेष करके रेल की लाइनों के जाल को बिछाना चाहिए । भटनी-वाराणासी एक छोटी लाइन है । इसको बड़ी लाइन में बदलने का काम बहुत दिनों से हो रहा है इसकी लागत 53 करोड़ 57 लाख आंकी है । 1985-86 में इसमें 11 करोड़ 66 लाख का खर्चा हुआ, लेकिन अगले आने वाले वर्ष 1986-87 में केवल 1 करोड़ का प्रावधान किया गया है । इस तरीके से मान्यवर, अगर यह प्रावधान किया जाएगा तो आगे आने वाले वर्ष में भी भटनी और वाराणासी छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदला जा सकेगा । इसलिए रेल विभाग से मेरा अनुरोध है कि इस सिलसिले में तेजी

काम कराया जाए । इसी प्रकार से इलाहाबाद से वाराणसी की छोटी लाइन है । इसका पहले भी सर्वेक्षण कराया गया था और विभाग का यह कहना है कि आर्थिक दृष्टि से यह लाभदायक नहीं होगा । मेरा अनुरोध है कि इस लाइन का पुन: सर्वेक्षण कराया जाए और जल्दी ही इलाहाबाद से वाराणसी और वाराणसी से भटनी की जो छोटी लाइनें हैं इनको बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाए । इसी प्रकार मेरा एक सुझाव है कि वाराणसी से ले करके दिल्ली तक आने के लिए कोई ऐसी गाड़ी नहीं है जिसमें कम से कम 17 घंटे न लगते हों । मैंने सुझाव दिया है, एक मगध एक्सप्रैस गाड़ी है जो दिल्ली से जाती है । अगर इसका डाइवर्शन दिल्ली से इलाहाबाद और इलाहाबाद से मिर्जापुर की बजाय बनारस होते हुए मुगलसराय कर दिया जाए तो कहीं कोई ठहराव खत्म नहीं होगा और 12–13 घंटे में कोई भी व्यक्ति दिल्ली से बनारस पहुंच सकेगा । एक गाड़ी है सरयू एक्सप्रैस 425–426, काफी दिनों से मांग चली आ रही है कि यह गाड़ी इलाहाबाद से फैजाबाद और फैजाबाद से इलाहबाद चलाई जाती है पहले पैसेंजर गाड़ी चलती थी । दोनों गाड़ियों को समाप्त करके एक तेज गाड़ी चलाई गई है । एक मांग यह की जा रही है कि इस गाड़ी को फैजाबाद से आगे अयोध्या तक चलाया जाय । फैजाबाद से अयोध्या की दूरी केवल 5–6 किलोमीटर की है । मेरा अनुरोध है कि फैजाबाद की बजाय अयोध्या से इस गाड़ी को चलाया जाये और इलाहाबाद के बीच में जहां यह इतना पहले गाड़ी रुका करती थी सेवदूत स्टेशन पर उस सेवदूत स्टेशन पर भी इसके ठहराव की व्यवस्था की जाये । इसी प्रकार, से माननीय मेरा मांग है कि इलाहाबाद कृष्णा नगर चौखंडी में एक रेलवे बुकिंग कार्यालय खोला जाये । इलाहाबाद एक सांस्कृतिक केन्द्र है, राजनीतिक नगरी भी है और वहां पर तीर्थ यात्री भी जाते हैं, पर्यटक लोग भी जाते है, गंगा किनारे, यमुना किनारे और एक छिपी हुई नदी है सरस्वती । उसी के पास माननीय, हर वर्ष माघ मेला होता है, अर्द्ध कुम्भ मेला होता है और हर 12 वर्ष बाद कुंभ का मेला होता है, लेकिन जो यात्री और पर्यटक वहा पर जाते है उनको बहुत परेशानी होती है । काफी दिनों से लोगों की मांग चली आ रही है कि उपरोक्त बस्ती के आस पास रेलवे बुकिंग कार्यालय खोला जाये । मेरा अनुरोध है कि इस पर महानुभूतिपूर्वक मंत्री जी विचार करें और घोषणा करें कि वहां पर यह कार्यालय खोला जाये । इसी प्रकार से एक माननीय, पूर्वी उत्तर प्रदेश का इलाका है और बिहार का छनौनी में गंडक नदी पर रेल पुल के निर्माण का काम छनौनी बगाहा रेल लाइन केवल 28.4 किलोमीटर का है । यह एक अनुमोदित कार्य है । यही पर 1972 में एक रेल पुल बनने के सिलसिले में तत्कालीन प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी ने उसका उद्घाटन किया था । 14 वर्ष बीत चुके है लेकिन यह काम वहीं पर पड़ा हुआ है । मेरा अनुरोध है कि अनेक माननीय सदस्यों ने भी अपने विचार व्यक्त करते हुये इस मांग को दोहराया है कि इस रेल पुल के निर्माण कार्य को अतिशीघ्र पूरा किया जाय जिससे उत्तर प्रदेश और बिहार में जो लोग आते-जाते हैं उनकी दूरी भी कम हो सके और वहां का पिछड़ापन भी इससे दूर होगा ।

इसके अतिरिक्त माननीय, इसी प्रकार से कर्नाटक में बंगलौर से मैसूर तक छोटी लाइन है जो कि 135 किलोमीटर है और 1979 में इस काम को शुरू किया गया था । 7 साल पूरे हो चुके हैं और उसके अन्दर 135 किलोमीटर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का काम पूरा नहीं किया जा सका है । मुझे आशा है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे और जल्दी ही इस काम को पूरा करवाने की चेष्टा करेंगे। मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि जो रेलवे की जमीन है इस पर बहुत अनाधिकृत कब्जा हो जाता है । कभी कभी तो लोग मकान और दुकान भी बनवा लेते हैं और यह काम भी रेल विभाग की मिलीभगत से होता है । इसलिये इस ओर भी ध्यान देने की आवश्यकता है कि यह जो अनधिकृत निर्माण वाली रेलवे की जो जमीन है इसको छुड़ाये जाने का प्रयत्न किया जाय । इसके अतिरिक्त माननीय, अभी हाल में लगभग दो महीना हुआ... इस बात का प्रावधान किया गया कि 500 किलोमीटर तक का टिकिट जो लोग खरीद

[श्री सत्य प्रकाश मालवीय]

लेते हैं और किसी कारण अपनी यात्रा को स्थगित करते हैं तो उनको टिकिट का पैसा वापस नहीं किया जाता । इस बात को मंत्री जी के ध्यान में लाया भी गया और इन नियमों में कुछ परिवर्तन भी किया गया है । लेकिन इन परिवर्तनों से आम आदमी को कष्ट है । तो मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इस संबंध में विशेष ध्यान दें और कोई आदमी टिकिट खरीद लेता है और किसी कारण यात्रा को स्थगित करता है तो उसका पैसा उसी प्रकार से वापस होना चाहिये, जिस प्रकार से संबद्ध नियम तीन-चार महीने पहले था ।

मान्यवर, पहले दर्जे, दूसरे दर्जे के संबंध में मैं एक बात की ओर मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि ये लोग भी यात्री हैं, इनके लिये टिकिट का आपने बढ़ाया है, किसी ने आपका विरोध नहीं किया है बल्कि आम आदमी ने बाहर से स्वागत किया है। लेकिन कम से कम इस दर्जे में चलने वाले लोगों की सुविधाओं को भी आप ध्यान में रखें । इस सिलसिले में मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं "स्टेट्समैन" में प्रकाशित उस समाचार की ओर, जो उसी दिन छपा है 26 जनवरी को, यह मेरठ से नई दिल्ली शटल गाड़ी आती है, उसके संबंध में है, मैं इस ओर आपका ध्यान आकर्षित करके अपनी बात समाप्त करूंगा:—

"Railway Budget Day is a good occasion to look at the ways of the Railways. Here well, is the First class compartment of the Meerut—New Delhi shuttle. It was after repeated demands from a great many passengers who use this train daily that this coach was introduced but it offers no upper class comfort at all even though certified fit far passenger travel.

यह तस्वीर मान्यवर, इसमें दी हुई है और उसका विवरण है :

"The seats are torn; the foam padding has disintegrated: there are gaping holes in the ceiling. It takes a brave man to try and use the electric switches with so many exposed wires. The toilet shutter disappeared long ago and using the wash basin means wetting one's feet:—there is no outlet pipe. Will a state of affairs such as this exercise the mind of the Minister when he presents the Railway Budget on the 26th February 1986." (The Statesman photograph by S. Ameja)

तो मान्यवर, यह जानकारी दी गयी है । यह केवल एक डिब्बे की, एक गाड़ी की नहीं है बल्कि आम तौर पर हर गाड़ी, हर डिब्बे के लिये है । इसलिये मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि यात्रियों की सुविधाओं का विशेष रूप से ख्याल रखें और अन्त में फिर यह निवेदन करते हुये कि कम से कम दूसरे दर्जे के किराये में जो आपने बढ़ोतरी की है मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में और जो दूसरा आपने अधिभार में वृद्धि की है, इसको वापिस लेने की कोशिश करें, तभी आपके बजट का स्वागत होगा । धन्यवाद ।

श्री प्रवीण कुमार प्रजापति (मध्य प्रदेश) : श्रीमन, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया । मैं बजट का समर्थन करते हुये, कुछ बातों की ओर आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं ।

मान्यवर, जैसा कि सभी जानते हैं, रेलवे हमारी अर्थव्यवस्था का मुख्य आधार है । हमारी इकोनोमी की बेक बोन है । देश में सबसे बड़ी सार्वजनिक उद्यम होने के साथ ही यह सच्चे अर्थों में राष्ट्र की लाइफ लाइन भी है । एक ओर जहां यह हमारे औद्योगिक विकास में सबसे ज्यादा सहायक है, वहीं यह पूरे राष्ट्र को एकता के सूत्र में बांधती है । हमारा देश विभिन्न धर्मों, विभिन्न भाषाओं और विभिन्न संस्कृतियों का देश है । इन भाषायी, धार्मिक और सांस्कृतिक विभिन्नताओं और विविधताओं को अगर कोई एक दूसरे के निकट लाती है तो वह है भारतीय रेलवे । तो इतनी महत्वपूर्ण भूमिका है रेलवे की हमारे आर्थिक, सामाजिक और सांस्कृतिक जीवन में । जब कोई संस्था इतनी महत्वपूर्ण होती है तो उससे हमारी अपेक्षाएं भी बढ़ जाती है । इसमें कोई अस्वाभाविक बात नहीं है । लेकिन साथ ही हमें यह भी याद रखना होगा

कि रेलवे को एक साथ दो भूमिकाएं निभानी पड़ती हैं– एक ओर तो उसे जनता की सेवा करनी होती है, किन्तु दूसरी ओर उसे एक कामर्शियल उद्योग के रूप में भी मजबूती से टिके रहना होता है क्योंकि तभी वह अपने सामाजिक उत्तरदायित्व को सही ढंग से और समुचित रूप से पूरा कर सकती है। इसके लिये उसे पर्याप्त मात्रा में राजस्व या धन की व्यवस्था करनी पड़ती है ताकि रेलें पूरी क्षमता के साथ चल सकें, नई रेल-लाइनें बनाई जा सकें और पुरानी रेल-लाइनों का नवीकरण किया जा सके, साथ ही आधुनिकीकरण की दौड़ में भी उसे आगे बढ़ना है, जिससे जनता को बेहतर सुविधायें हो सकें ।

जहां तक रेलों के सामाजिक दायित्व का सवाल है, उसे आवश्यक वस्तुओं की ढुलाई को उच्च प्राथमिकता देनी पड़ती है। खास तौर से आपातकालिक परिस्थितियों में जैसे बाढ़, सूखा और अन्य प्राकृतिक विपदाओं के समय । यह सब आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्गों के लोगों को राहत पहुंचाने के लिये ही किया जाता है और ऐसी परिस्थितियों में उसकी वाणिज्यिक या कामर्शियल भूमिका गौण हो जाती है। तब लाभ कमाना उसका उद्देश्य नहीं रह जाता । इसलिये जब हम रेलवे के फाइनेन्सियल परफार्मेन्स की बात करते हैं तो यह बेहद जरूरी हो जाता है कि हम रेलवे के इस सामाजिक दायित्व को ध्यान में रखें ।

5 P. M.

बहुत सी ऐसी आवश्यक वस्तुएं हैं जिनका समाज के कमजोर वर्गों के लोगों के जीवन से सीधा सम्बन्ध है । जाहिर है कि ऐसी वस्तुओं की ढुलाई में रेलवे को वाणिज्यिक दृष्टि से हानि होती है। 1984–85 में इन वस्तुओं की ढुलाई के कारण कुल 173.60 करोड़ रुपये की हानि हुई । इसी प्रकार कुछ ऐसी रेल लाइनें हैं जो अन-इकानामिक है । 1984–85 के दौरान ऐसी 149 ब्रांच लाइनों पर रेलवे को 67.40 करोड़ रुपये की हानि हुई । इन सब चीजों के बावजूद रेलवे का कार्य-निष्पादन पूरी तरह से सफल ही कहा जा सकता है। परिवहन मंत्री जी ने अपने वक्तव्य में इस बात की आशा व्यक्त की है कि 1985–86 में रेलवे की कुल प्राप्तियां 188 करोड़ रुपये से भी अधिक हो जायेंगी । यह एक शुभ संकेत है । टैक्नालाजी में सुधार लाने और आरक्षण व्यवस्था में कम्प्यूटरों के उपयोग से रेलवे निश्चय ही आधुनिकीकरण की ओर बढ़ रही है जिस पर हम सभी को गर्व का अनुभव होना चाहिये ।

रेल किरायों का कीमतों पर सीधा प्रभाव पड़ता है । हर्ष की बात है कि रेल मंत्री जी ने किसी भी चीज के परिवहन पर भाड़ा नहीं बढ़ाया। और दूसरा लाभ मुख्यतः दूरदराज रहने वाले कमजोर वर्गों को मिलेगा । साथ ही दूसरे दर्जे के सामान, यात्री भाड़े और मासिक सीजन टिकटों में भी कोई वृद्धि नहीं की गयी है । साथ ही युवाओं को विशेष छूट दी गयी है । यह स्वागत योग्य है । संसाधनों की कमी के बावजूद त्वरित विकास और आधुनिकीकरण की चुनौतियों को माननीय परिवहन मंत्री ने स्वीकार किया जिसके लिये वे बधाई के पात्र हैं ।

रेलवे के कार्य निष्पादन और उसकी सफलताओं पर अपने विचार प्रकट करने के बाद अब मैं कुछ बातें अपने क्षेत्र के सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूं और आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे मेरे क्षेत्र की समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करके शीघ्र ही ऐसे कदम उठायें जिससे वहां की निर्धन और असहाय जनता राहत की सांस ले सके ।

मैं इस बात को कहना चाहूंगा कि रेलवे मंत्री महोदय हमारे रेल मंत्री, हमारे उनसे नजदीक के सम्बन्ध हैं, वे हमारे मध्य प्रदेश से हैं । पूर्व में जो भी इस विभाग के मंत्री रहे हैं उन्होंने हमारे प्रदेश की समस्याओं की ओर ज्यादा ध्यान नहीं दिया । मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय मध्य प्रदेश की रेलवे से सम्बन्धित समस्याओं का त्वरित गति से निबटायेंगे ।

मान्यवर, मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह पूरी तरह से आदिवासी क्षेत्र है । हमारा देश प्रगति की नयी-नयी ऊंचाइयों को छूने

[श्री प्रवीन कुमार प्रजापति]

लगा है लेकिन विकास और आधुनिकता का लाभ भोले-भाले आदिवासियों तक नहीं पहुंच पाया है और उसका मुख्य कारण वहां रेल परिवहन का न होना है । मान्यवर, मध्य प्रदेश का सरगुजा जिला अत्यधिक पिछड़ा हुआ आदिवासी क्षेत्र है । प्रकृति ने तो इस क्षेत्र को बहुत कुछ दिया है लेकिन मनुष्य ने कुछ नहीं दिया । यहां पर उपलब्ध प्राकृतिक संसाधनों का दोहन यहां के लोगों के लाभ के लिये नहीं हो पाया है । इस क्षेत्र में कोयला, बाक्साइट और यहां तक कि यूरेनियम के भंडार भी हैं । लेकिन इस क्षेत्र में कोई इंडस्ट्री स्थापित नहीं हुई है । इंडस्ट्री के स्थापित होने के पीछे भी रेलवे की सुविधा का न होना ही है । मैं एक बात आपके माध्यम से मंत्री जी की जानकारी में लाना चाहूंगा कि सरगुजा जिले में ब्रिटिशर्स रेलवे लाइन ले जाना चाहते थे, उन्होंने सर्वेक्षण कराया, वे डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर अम्बिकापुर को जंक्शन के रूप में बनाना चाहते थे । इसे पश्चिम में वे कटनी से जोड़ना चाहते थे, पूर्व में बिहार से, दक्षिण में रायगढ़ से । इस तरह हमारे जिले का हेडक्वार्टर बहुत अच्छा जंक्शन होता जिससे वहां व्यापक प्रगति होती । माननीय मंत्री जी को विदित होगा कि विकास के लिये संचार की सुविधा बहुत ही आवश्यक है । न तो वहां रेलवे लाइन है और न संचार व्यवस्था है । ब्रिटिश पीरियड में बरवाडीह-करंजी लाइन डाली जा रही थी और बहुत हद तक काम हो चुका था । आजादी के तत्काल बाद इस रेलवे लाइन का डाला जाना बन्द हो गया । हमारे जिले के आदिवासी लोगों के मन में यह भ्रम है कि आजाद होने के कारण हमारे यहां रेलवे लाइन नहीं डाली जा सकी । उनका कहना है कि दस साल और आजादी न आती तो हमारे जिले में रेलवे लाइन आ जाती । तो मान्यवर, इस तरह का भ्रम हमारे आदिवासी लोगों के मन में है । कम से कम इस भ्रम से उनका उद्धार किया जाना चाहिये और सही दिशा में काम किया जाना चाहिए । मैं बार-बार इस बात को रेल मंत्री महोदय के सामने लाया हूं कि अम्बिकापुर से विश्रामपुर की दूरी केवल 24 किलोमीटर है जहां कि रेल हेड है । हमारे प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि हर डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर को रेल हेड से जोड़ दिया जायेगा । तो सरकार की कथनी और करनी एक होनी चाहिये । हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी देश को 21वीं शदी में ले जाना चाहते हैं । लेकिन हमारी परिस्थिति भीषण है । (**व्यवधान**) आप सारे हिंदुस्तान को 21वीं शदी में ले जाना चाहते हैं और उसके लिये तैयारी कर रहे हैं, मगर वहां हमारा इलाका तो आज दसवीं सदी में ही जी रहा है । हम देखते हैं कि सारा हिन्दुस्तान तो 21वीं सदी में चला जायेगा लेकिन उस समय हम 11वीं सदी में ही पहुंच पायेंगे । विकास के दृष्टिकोण से देखा जाय तो जो पंचवर्षीय योजनायें बनती हैं उनके द्वारा जिन क्षेत्रों को अधिक विकास की आवश्यकता है उनका विकास पहले किया जाना चाहिये । हमको दिल्ली आने के लिये केवल दो गाड़ियां मिलती हैं एक कलिंग और दूसरी है उत्कल एक्सप्रेस । उत्कल एक्सप्रेस में सप्ताह में केवल चार दिन ही बोगी लगती है और बाकी दिनों में कोई बोगी नहीं लगती । आप से दूसरी ट्रेन में बोगी लगाने की प्रार्थना की गयी थी लेकिन जवाब आया कि कोचेज की कमी की वजह से कलिंग एक्सप्रेस में विश्रामपुर में बोगी नहीं लगायी जा सकती । इसकी कोई उचित व्यवस्था होनी चाहिये । दूसरी बात हटिया-चंडीगढ़ जो गाड़ी चलती है उसको कालका तक बढ़ा दिया जाना चाहिये । इस गाड़ी की बहुत मांग की जा रही है जिसमें मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों को कलकत्ता आने जाने के लिये एक साधन सुलभ हो जाय । इससे वहां के लोगों को कलकत्ता के लिए सीधी रेल सेवा प्राप्त हो सकती है । तो इस को चंडीगढ़ से हावड़ा तक बढ़ा दिया जाना चाहिए । यह बहुत आवश्यक है । मैं बार-बार इस बात को कहता रहा हूं । कम से कम इस बार मंत्री जी इस 24 किलोमीटर की लाइन को इस सातवीं पंचवर्षीय योजना में अवश्य सम्मिलित करें और विश्रामपुर से अंबिकापुर को एक रेल लाइन से जोड़ा जाए । धन्यवाद ।

श्री घनश्याम सिंह (उत्तर प्रदेश) : वाइस चेयरमैन महोदय आप ने रेलवे बजट पर अपनी बात कहने के लिए मुझे अवसर दिया इसके लिए मैं आप का बहुत-बहुत आभारी हूं । हम सभी जानते हैं कि भार

रेल एशिया का सब से बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है और हमारे यहां करीब 16 17 लाख कर्मचारी इस में काम करते हैं । साथ ही यह बात भी बड़े गर्व के साथ कहनी पड़ती है कि देश में माल ढोने के लिए अथवा आवागमन के लिए इससे सस्ता और सुलभ और आरामदायक दूसरा साधन नहीं है । माननीय रेल मंत्री जी ने जो इस वर्ष बजट पेश किया उस में विशेष रूप से गरीब वर्ग का ध्यान रखा और यह बात सही है कि इस में ज्यादातर रेल के यात्रियों का या माल ले जाने वालों का आप ने कोई भार नहीं बढ़ाया और इसका जनता ने स्वागत किया है। भले ही कुछ लोग इस का स्वागत न करें लेकिन इतनी बात सही है कि विरोध दल के लोगों को विशेष कुछ बात कहने के लिए नहीं मिला है। ऐसा बजट आप ने पेश किया है और इसके लिए मैं आप को धन्यवाद देना चाहता हूं और आपको बधाई देना चाहता हूं ।

आप ने जो किराया बढ़ाया है वह ऐसे वर्ग पर बढ़ाया है कि जिसे बढ़ाये बिना भी काम नहीं चलता था । हमारा जैसा भारत, जो विकासशील देश है उस के विकास की दृष्टि से ऐसा बढ़ावा करना अस्वाभाविक नहीं है। यह अपनी जगह पर उचित ही है और मैं समझता हूं कि इस से कोई तकलीफ उन लोगों को भी नहीं हुई है जिनके लिए आप ने यह भार बढ़ाया है।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : इसके चलते सोना भी कष्टकर हो गया है ।

श्री घनश्याम सिंह : मान्यवर, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि आप ने गत वर्ष में रेलवे में जो तरक्की की है—मैं बहुत बड़े आंकड़ों में तो नहीं जाना चाहूंगा, साधारण व्यक्ति हूं, गांव का रहने वाला हूं, लेकिन मैं ने देखा है कि आप ने खान-पान में निश्चित रूप से अच्छी व्यवस्था की है। एल्युनियम टिन फायल्स में जो आप ने पैकेट खाना लोगों को दिया है वह स्वास्थ्यकारक भी है और सफाईवाला भी है और मैं समझता हूं कि जनता ने उस को पसंद किया है। मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया इसके व्यवस्था की सीमित ट्रेनों तक ही न करके बढ़ाने की कृपा करें तो ज्यादा अच्छा होगा ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : गांव वालों के लिए यह कैसे लाभदायक होगा ?... **(व्यवधान)**

श्री घनश्याम सिंह : आपका मापदण्ड दूसरा है, मेरा दूसरा हो सकता है ।

श्रीमन्, आपने रेलों में आरक्षण के विषय में जो कदम उठाए हैं वे स्वागत योग्य हैं । रेलों में आरक्षण के विषय में हमेशा शिकायत की जाती थी और यह बात भी सही है कि रेलों की बदनामी जनमानस में आरक्षण के तरीके को लेकर और उसमें व्याप्त भ्रष्टाचार को लेकर थी। आपने कंप्यूटर द्वारा रिजर्वेशन की जो प्रक्रिया दिल्ली स्टेशन पर आरंभ की है, उसमें जो परिणाम सामने आए हैं उससे लोगों ने राहत की सांस ली है। मैं चाहूंगा कि धीरे-धीरे सभी स्टेशनों पर इसकी व्यवस्था आप लागू करें तो जो कोढ़ समझा जाता था रेलवे में और जिससे रेलवे की छवि जनमानस में खराब थी वह अच्छी बन सकेगी, मेरा ऐसा विश्वास है ।

आपने रेलों के टिकटों की धन वापसी करने का जो सुगम तरीका अपनाया है, इससे जनता में राहत मिली है क्योंकि इसकी मांग काफी समय से थी ।

बहरहाल आज से दो साल पहले ट्रेनों के देरी से चलने की शिकायतें आपसे हम सदैव किया करते थे। लेकिन यह बात अपने आप में सत्य है कि पिछले एक वर्ष आपने अपने तरीके से उस व्यवस्था को सुधारने में जो प्रयत्न किया है, उससे जो दो साल पहले की स्थिति थी वह आज नहीं है यद्यपि कुछ सेवाओं में अभी भी सुधार नहीं हो पाया है और मुझे यादव जी से कहना पड़ता है जो बिहार से आते हैं, कि जो ट्रेनें बिहार से आती हैं, उनमें जरूर कुछ लोग ऐसे

[श्री घनश्याम सिंह]

है जो गड़बड़ करते है और वे समय से नहीं आ पाता है । इसका मुझे अनुभव है क्योंकि मैं भी उत्तर रेलवे में चलता हूं और अलीगढ़ से आता रहता हूं । मैं तो कहूंगा कि आप ऐसा कानून बनायें कि जो लोग रेलवे को रोकते हैं उनके खिलाफ सख्ती से कार्यवाही जब तक आप नहीं करेंगे तब तक ये देरी से ट्रेनों को चलने की शिकायत दूर नहीं हो सकेगी । जंजीर खीचने पर, या बिना टिकट चलने पर जो जुर्माने की सजा आपने बढ़ाई है, रकम जुर्माने की बढ़ाई है उससे वांछित असर तो पड़ा है, लेकिन इसमें और अधिक सख्ती करना पड़ेगी । रेलों को सही ढंग से चलाने के लिए आपको यह सख्ती करनी पड़ेगी या कठोर कदम उठाना पड़ेगा यद्यपि सब लोग जानते है कि गत वर्ष में रेलवे के संचालन में सुधार हुआ है ।

यह भी सही है कि कोच बढ़ाने के लिए जब कहा जाता है तो आपके पास सदैव कोचों की समस्या रहती, कोच पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं होते थे । आपने कपूरथला में कोच कारखाना स्थापित ही नहीं किया है, वरन् यह भी चैलेंज स्वीकार किया है कि इसको आप दो वर्ष के अंदर चालू कर देंगे । इसकी जितनी प्रशंसा की जाए वह कम है, उससे निश्चित रूप से रेलों के चलने में सुधार आएगा और रेल यात्रियों को सुविधा देने में आप सक्षम हो सकेंगे ।

गत वर्ष आपका रेल का बजट 1650 करोड़ का था । मैं तो आपकी और आपके परिवहन मंत्री श्री बंसीलाल जी की तारीफ ही करना चाहूंगा कि उन्होंने कम से कम रेलों की समस्या के बारे में माननीय प्रधान मंत्री जी के दिमाग में किसी तरीके से यह बात पेश की और उन्होंने बीस सूत्र में भी 400 करोड़ रुपए का अतिरिक्त प्रावधान करने के लिए योजना बनाई और इससे यह दिखाई पड़ता है कि हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी आप की रेल की समस्या से जागरूक हैं और आपकी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए ध्यान दे रहे हैं । इसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूं ।

आपने 1984–85 के मुकाबले में 1985–86 के वर्ष में बिना डिब्बों के अतिरिक्त क्षमता प्राप्त की है और आपने जो अतिरिक्त लक्ष्य प्राप्त किया है, यह वास्तव में तारीफ के काबिल है । इसके लिए जितनी भी तारीफ रेल कर्मचारियों और अधिकारियों की की जाए, वह थोडी है क्योंकि मैं समझता हूं कि सीमित साधनों के होते हुए भी आपने रेलवे के साधनों और उनकी आय को बढ़ाने के लिए कदम उठाया है जो कि प्रशंसनीय है । अब मैं थोड़ा सा 86–87 वर्ष के लिए जो कदम उठाये हैं उनके बारे में कहना चाहता हूं ।

आपने उन कर्मचारियों के लिए जो बेचारे सर्दी, गर्मी, बरसात की परवाह किए बिना हमेशा रेल की सेवा करते हैं उनके लिए आपने भवन निर्माण के लिए पिछले वर्ष की अपेक्षा ज्यादा धन उपलब्ध कराया, उसके लिए आपने 13 करोड़ की बजाए 25 करोड़ के धन का आवंटन कराया है इससे यह प्रतीत होता है कि आप उन कर्मचारियों के प्रति कितने सचेत हैं आप उनकी सुविधाओं का कितना ख्याल रखते है । इसलिए उनकी सुविधा के लिए आपने 9 करोड़ की बजाए 17 करोड़ का प्रावधान किया है । यह कर्मचारियों के प्रति स्नेह का परिचायक है और आप उनकी तकलीफों का ध्यान रखते हैं ऐसा हम को प्रतीत होता है ।

मै समझता हूं जो मजदूर तबका है, जो रोजाना दूर-दराज से आता है शहर में रहने के लिए एफोर्ड नहीं कर सकता, उनके लिए किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की । क्या हम इसके लिए आपकी तारीफ न करें ।? मेरे विरोधी पक्ष के भाई बहुत सी बातें कहते है लेकिन मैं उनसे कहता हूं कि जब तारीफ के काबिल बात हो तो तारीफ की जानी चाहिए । जो मजदूर वर्ग के लिए, कमजोर वर्ग के लिए सहायता दी है उसके लिए उनकी तारीफ

हम सब को मिलजुल कर करनी चाहिए। जो कमियां हैं उनकी तरफ मैं आखिर में आऊंगा। मांगें तो इतनी हैं कि वे कभी पूरी नहीं होंगी। जितनी हमारी मांगें हैं, संसद सदस्यों ने सामने रखी है यदि आप उनको पूरा करना चाहेंगे तो 21वी सदी में जिसमें हम जाना चाहते है, उसमें भी पूरी नहीं हो पायेंगी। मानव की आकांक्षाए बढ़ती जाती है। ज्यों-ज्यों सुधार करते जायेंगे, मांगें मानते जायेंगे हमारी आकांक्षाए बढ़ती जायेंगी। (*समय की घंटी*) थोड़ा समय और चाहूंगा।

आपने रेलवे में जो बगैर अतिरिक्त व्यय किये कुशलता बढ़ा कर सहूलियतें दी है उसकी तारीफ करनी ही चाहिए। रेले समय पर चलने लगी हैं इसके लिए भी आपकी तारीफ करता हूं। (**व्यवधान**) आपने जो रेल लाइन के बदलाव के लिए और डबल लाइन बनाने के लिए गत वर्ष की अपेक्षा इस वर्ष जो अधिक धन उपलब्ध कराया है उसको मैं हृदय से प्रशंसा करता हूं।

आपने जो सातवीं पंचवर्षीय योजना में धन का लक्ष्य रखा है निस्सन्देह वह बढ़ा कर रखा है आपने उसमें जो रेलवे की बचत से धन लगाने का प्रावधान किया है वह निस्सन्देह रेलवे में काम करने वाले लोगों में एक आत्म सम्मान पैदा करेगा। यह दिखाई पड़ता है कि आप रेलवे को अगले वर्षों में सही लाइन पर लाना चाहते हैं। मैं चाहूंगा कि यदि इसको पूरा करने के लिए आपको धन की आवश्यकता पड़े तो चाहे आप जनता से धन प्राप्त करें लेकिन सुविधा देने के लिए आपको कदम उठाने चाहिए।

बहुत से लोग बहुत बड़ी-बड़ी बातें करते है। मैं जहा से आता हूं वहां की बहुत छोटी-छोटी बाते कहूंगा और मै समझता हूं उन्हें पूरा करने में आपको कोई कठिनाई न होगी। ई एम यू, सबरबन ट्रेन जो दिल्ली में चलती है उनकी उपयोगिता दिल्ली में सफल नहीं हो रही है। मै अनुरोध करूंगा कि उन ट्रेनों को आप उत्तर प्रदेश में खासतौर से मेरठ तक, अलीगढ़ तक, आगरा तक बढ़ा दें ताकि जो दैनिक यात्री दिल्ली तक आते हैं उनको इससे काफी सुविधा मिलेगी।

अलीगढ़ स्टेशन पर रेल लाइनों के बीच में आपके स्लीपर और कंक्रीट पड़ा हुआ है। आप कम से कम सीमेंटेड प्लेटफार्म वहा बना दे तो इससे सफाई की व्यवस्था अच्छी रहेगी। (*समय की घंटी*) दो मिनट और लूंगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल) : कृपया एक मिनट मे कम्पलीट करिये।

श्री घनश्याम सिंह : मैं कोशिश करूंगा अलीगढ़ लाइन ऐसी ब्रांच लाइन है कि अगर आप देखे तो 37 वर्षों में वहां पर कुछ नहीं हुआ। गति तेज करने की दिशा में, गाड़ियों को तेज बनाने की दिशा मे कोई तरक्की नही हुई। मैं चाहूंगा कि अगर आप एक निगाह वहां डाल लें तो अपने-आप तरक्की हो जायेगी।

एक बात और कहना चाहता हूं कि जी टी रोड पर, दिल्ली रोड पर अलीगढ़ और जनपद के ऊपर एक आवरहैड ब्रिज बन रहा है। पी. डब्लयू० डी ने दोनों तरफ अप्रोच रोड बना दी है लेकिन रेलवे वालों ने उस काम को ठीक से पूरा नहीं किया जिससे वह काम अधूरा पड़ा हुआ है मैं चाहूंगा कि आप इसको जल्दी से जल्दी पूरा करवायें।

एक ट्रेन है एक्सप्रेस ट्रेन उसके ठहराव के लिए हमने आपसे अनुरोध किया था। हमारी बात सुन कर आपने बड़ी कृपा की। इसका ठहराव दे दिया। लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि अभी आरक्षण का कोटा निश्चित नहीं किया है। कृपया इसे कर दें। दूसरे एक तरफ जाने के लिए तो ठहराव दिया है लेकिन मैं आपसे कहूगा कि वापसी के लिए भी आप ठहराव दे तो जनता की परेशानी दूर हो जायेगी। (**व्यवधान**) रेलवे स्टेशन के सामने दोनों तरफ रेलवे की कालोनी है। एक तरफ स्टेशन है और दूसरी तरफ कालोनी है। वहां ट्रैफिक बहुत ज्यादा रहता है। कंजेशन हो जाता है वहां पर।

[श्री घनश्याम सिंह]

मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि वहां पर जो सड़क है उसको चौड़ा करने के लिए आदेश दे दें तो ज्यादा अच्छा रहेगा। चूंकि वाइस-चेयरमैन जी ने दो-तीन बार घंटी बजा दी है इसलिए मैं एक दो बातें और कह कर अपना भाषण समाप्त कर दूंगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि आपने एक्सप्रेस गाड़ियों और बड़ी गाड़ियों में यात्रियों को बहुत-सी सुविधाएं दी हैं। यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन मैं चाहता हूं कि आपकी निगाह रेलवे की जो छोटी-छोटी ट्रेन्स हैं, जो कम दूरी की ट्रेन्स हैं, उनकी तरफ आपकी निगाह जानी चाहिए। मैं चाहता हूं कि उनमें भी आप वही सुविधाएं उपलब्ध करायें जो सुविधाएं आप बड़ी गाड़ियों में देते हैं। यह बहुत अच्छी बात है कि आपने बड़ी-बड़ी ट्रेन्स का दौरा किया है। मैं चाहता हूं कि आप छोटी ट्रेन्स का भी दौरा कीजिये और उनमें पैसेंजर को दी जाने वाली सुविधायें भी देखिए। इसलिए मैं यह बात कहना चाहता हूं कि आप छोटी ट्रेन्स में भी अच्छी सुविधाएं देने के बारे में सोचें।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि माननीय ललित नारायण मिश्र जी ने घोषणा की थी कि रेलवेज में जो कंट्रक्टर्स काम करते हैं, जैसे बुक-स्टाल हैं, उनका काम प्राइवेट कम्पनियों को दिया हुआ है, उसको समाप्त किया जाएगा। अभी यह स्थिति है कि इन पर सिर्फ दो प्राइवेट कम्पनियों की मोनोपोली है। उन्होंने घोषणा की थी कि उसमें बेरोजगार स्नातकों को काम दिया जाएगा। लेकिन आज 14 वर्षों के बाद भी इस दिशा में कोई काम नहीं किया गया है। इसलिए मैं चाहता हूं कि इस तरफ भी आप ध्यान दें।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे विरोधी भाई कहते हैं कि रेलवे में कुछ नहीं हुआ है, रेलों की व्यवस्था ठीक नहीं है। रेलवे के पास ट्रेक्स को बदलने के लिए पैसा नहीं है। लेकिन मैं इसको ईश्वर की कृपा समझता हूं कि हमारे परिवहन मंत्री श्री बंसीलाल जी और श्री माधवराव सिंधिया जी की सूझबूझ और हमारे अधिकारियों, कर्मचारियों की कुशलता से भारत की रेलों का काम बहुत अच्छा चल रहा है, जनता उसका स्वागत करती है। इन शब्दों के साथ मैं इस रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI R. RAMAKRISHNAN (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, I begin by first congratulating my good friend, the efficient administrator, Transport Minister, Shri Bansi Lal, who is not here, and his young and equally dynamic colleague, Shri Madhavrao Scindia, who is Minister of State in the Department of Railways, for having presented to the House and to the country one of the softest Railway budgets in recent times. Sir, my joy is all the more not only because the budget — though it has been termed as maintenance budget — is practical and it has not added to the already fuelling inflation in the country but also because the manner in which my good friend, Mr. Scindia, has taken to the Department like a fish to water. Anyway, Sir, since he is having rather a tired look on his face having heard I think more than 101 speakers in the other House and, perhaps, half of them in this House, I will get down to brass-stacks.

The Indian Railways which is the second largest undertaking of its kind in the world is a unique organisation and the country's future economic progress depends on the infrastructure it has by means of transport of which the Railways forms almost the major part. And in a country as wide and diverse as India, the Railways with its vast mileage should definitely not only enlarge, maintain but improve in every manner on the present infrastructure it has. And it is therefore, not surprising that the Railways asked for an ambitious 18,500 crores of rupees in the Seventh Five Year Plan; but it is a matter of regret that despite the suave and persuasive way of Mr. Scindia and his colleagues, the Finance Minister or the Planning Commission have not found it better than giving Rs. 12,334 crores only in the Seventh Plan, which is almost cutting it down by 33 per cent. Naturally, if every Member in the other House and this House demands new lines, conversion and things like that, it will not be possible for the Minister to oblige them; but

at the same time it cannot be denied that certain essential things like track renewal, certain essential on-going schemes which have already been announced, will not only progress but progress at a fast pace, and not at the leasurely pace as some other projects which are being worked out. More than twenty thousand kilometres — 19,500 by Minister's own admission— of overaged track is there and it is good that they have set a plan of ten years before which they will complete this renewal, if everything goes on time.

Sir, one of the most important things about the railways is the safety aspect, if you do not have proper rolling stock, proper maintenance of the existing wagons and the coaches and proper maintenance of tracks, apart from the signalling equipment I do not think, it will therefore, surprising that the Budget speaks raising of only Rs. 250 crores by way of finance from the public. In fact, Sir, on an earlier occasion, I had suggested in this House to the then Railway Minister as well as the then Finance Minister, that one of the methods by which the black money in this country can be tapped, is by giving some sort of impunity if the people come forward to invest it in what are called railway bonds, where no question should be asked Thereby, the black money, at some sort of premium, whatever be the tax premium on it, could be brought into the economy and applied usefully to a major sector of the country's economy, which could take on its march towards the Twenty-first Century. I would, therefore, once again request the hon. Minister of State for Railways to consider this proposal very actively and even though this year's General Budget is over, he should consider it at least in the next year's Budget.

Sir, I am happy that the freight target, which has been reasonably envisaged at about 250 million tonnes, has been achieved But at the same time,—the fact that the freight rates have not been hiked may be a matter of some joy at present—I would draw the attention of the Minister to the report of the Railway Reforms Committee, wherein, they have suggested that there should be a long-term policy as far as the increase in freight rates and passenger fares is concerned. Therefore, though we might have escaped, with no hike in the freight rates this time, I would very much request the hon. Minister to have some sort of a long-term hike policy in regard to freight and passenger fares, just as a long-term fiscal policy has been enunciated by the Finance Minister in regard to general taxation. This is a matter which I would place before him for his consideration.

Sir, one other important thing about the railways is punctuality. Safety, no doubt, comes first. But punctuality should also be there. Initially, when Mr. Bansi Lal and Mr. Scindia took office, there was a lot of publicity about their monitoring the on-time schedule of trains personally. I do not want to repeat the old joke of yesterday's train coming today on time. But I am sorry to point out that some of the major trains, some of the super-fast trains, as they are called, are still not running to schedule. Almost every day, the Tamil Nadu Express, the Grand Trunk Express, the trains which I know of, run at least two-three hours late. Therefore, some sort of a monitoring cell on a continuous basis should be set up to see that punctuality is maintained. Here, Sir, we can definitely take a lesson from the other railways in the world. I don not know, what are the specific reasons, how they are able to run absolutely on time. But definitely, at least in Europe, long-distance trains like the Trans-Europe Express run absolutely on time.. It enters into a station at 12.01 p.m. and leave at 12.05 p.m., without any sort of fanfare every day. Similarly, the Bullet Train in Japan.

Then, Sir, ticketless travel is a matter which should be of concern to the railway administration Here, with some amount of pride, I can say that in the South in general, whether it is Tamil Nadu, Andhra Pradesh, Karnataka, Kerala, ticketless travel...

SHRI JAGESH DESAI: Maharashtra, also.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: And Maharashtra.

SHRI K. MOHANAN (Kerala): Kerala is the first.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: Definitely, in the South, ticketless travel is much less than in the States in the North, particularly if I may say, in the State from which my hon. friend, Mr. Jagadambi Prasad Yadav comes, ...

SHRI JAGDAMBI PRASAD YADAV: This is the only facility they are getting.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: When the railways are already starved of funds, they should definitely come down very heavily on ticketless travel in the North so that they will be able to raise some sort of revenue from this.

Another important thing about the railways is the accidents. I am very happy that during recent years, railway accidents are coming down. Even as per the official figures I find that the railway accidents by way of collision which were as many as 87 in 1981-82 have come down to as little as 39. Similar is the case of derailment, fire and level crossing accidents. The number of accidents is going down. No doubt, there was a tragedy in Kerala recently which was perhaps avoidable, but I would only request the Minister on this occasion to see comparative figures of accidents in other railways of the world. There if you compare India I think we fare very badly. In the British Railways the number of collisions and derailments per metric km is 1.41, in the French National Railway it is 0.72, in the German Federal Railway it is 1.87, in the Japanese National railway it is 3.08. Sir, human error and so many other factors have been listed as the causes of these accidents. I would request that the cells which the railways are already having for prevention of accidents and for taking speedy measures, should be strengthened at any cost to see that the number of railway accidents is minimised. I know that there are about 39500 level crossings out of which 22000 are unmanned. Still something should be done on a war footing. Here I would like to express my happiness that the Minister has taken personal interest to see that computerisation in railways, both in signalling and ticketing, comes up. I understand some Canadian Government company has been given the task of doing this.

While I am on this point I would like to draw hon. Minister's attention to a matter which is perhaps being experienced by every common man. I would request the hon. Minister to see that during his regime he brings about a 'reservation without tears' policy. When you go to a railway station for reservation of your ticket you have to stand in a long queue. There are hundreds of touts and brokers who approach you and who can get you a reservation. I remember Shri Bansi Lal having said that this could be minimised but cannot be eliminated altogether. I would request Mr. Scindia to go one step further to see that it is completely eliminated. When the train comes on the platform, hundreds of anti-social elements jump into it capture seats and things like that. There is the security staff available at your command. You can avoid this and see that these anti-social elements.. (*Interruptions*). Sometimes, we excel you, and sometimes, we don't. Here the railway police can definitely play a role. If they are alert and not in league with the anti-social elements, something can be done for the passengers.

SHRI JAGESH DESAI: For your information, at the Bombay station they have started a queue system. The passengers, who have no reservation, have to sit on benches. As soon as the train comes, reservation is given one by one.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: It is a very good system. Kindly introduce it in all maior stations. For safety, I would request the hon. Minister to take particular care in his own State Madhya Pradesh which is infested with dacoits because even recently....

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: It is no longer there.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: I am happy if it is so.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA They have been pushed southwards.

SHRI R. MOHANARANGAM: Southwards from Delhi. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): There is chain-pulling.

SHRI R. RAMAKRISHNAN: It is more in Andhra Pradesh. Mr. Upendra is not here. So, please see that the property of the passengers is protected and security is enforced in these places.

There are many other things about which I would like to congratulate the Minister. One thing is about catering. Recently, just like in the aeroplanes we have introduced a new type of container catering. This is most welcome. Many of the friends here have said that railway catering is bad. On a few occasions I have travelled by train, just like Shri Scindia who has very rarely travelled by *train, still on trains*, I can say, catering was good. But now it is definitely much better. But one thing I would like to request: the cost should be kept to the minimum. The other day I was told—though I am a vegetarian—that non-vegetarian food is something like Rs. 13 or Rs. 14. This is surely something which nobody can afford. I would request you at least to subsidise to some extent the food which you are giving on the railways.

SHRI GHULAM RASOOL KAR (Nominated): Let them become vegetarian

SHRI R. RAMAKRISHNAN: That I would welcome. Then about passenger amenities, one thing to which the railways ought to pay attention is drinking water facilities at the various railway stations. I would request the hon. Minister to see that every railway station has sufficient stock of safe drinking water available for the convenience of passengers.

Sir, when we are talking of passenger amenities, I have a suggestion to make. We come from the deep south and many of us are used to having bath every day. Now that you have converted the Tamil Nadu Express also into a night train like the G.T.—taking two nights and one day—with no disrespect to others—I would request the Minister to see whether he can have some sort of a coach where you can have four, eight or ten baths in the whole coach where people can take their bath. You can charge a fee of fifty paise or one rupees in addition. This will at least enable those passengers to have their daily bath. It is optional I would request you to just examine this proposal for what it is worth.

One more general subject before I come to the specific problems of Tamil Nadu, knowing that the time at my command is limited, I would request that the poor employeees in the railways, particularly class IV downwards to khalasis and coolies or labourers—there are hundreds and thousands of them who have been kept on a casual basis without being confirmed. No doubt in the last 7|8 years we have not had any occasion when their problems have been focussed at the national level—perhaps because of some pragmatic policy which is being followed—still I would request very earnestly the Minister to give his utmost consideration to this problem and see that these poor people are getting their due benefits and are confirmed.

Now I will come, like every other Member, to my own State of Tamil Nadu. First and foremost I would very much on this occasion like to bring to your notice the matter of imposition of Hindi which is a very senitive subject, as you know, as far as Tamil Nadu is concerned I would request that the Railways do not add fuel to the fire on a tonic which is quite dormant now by issuing circulars and other things in Hindi alone, which will cause a lot of concern.

उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल) : यादव जी, उनको बोलने दीजिए।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : (व्यवधान) हम प्रोटेस्ट करते हैं।

श्री आर० रामकृष्णन : जब आप भाषण करेंगे तब करिएगा।

श्री श्रीधर वासुदेव धावे : आप हिन्दी में बोलिए "धन्यवाद"

श्री आर० रामकृष्णन : हम नेशनलिस्ट हैं।

I know Mr. Yadav will react. But still the language problem is so sensitive there that even in the reservation charts you should have English and the regional language. If it is Maharashtra, you have English and Marathi, or if it is Karntaka...

SHRI JAGDAMBI PRASAD YADAV: Why English at all?

SHRI R. RAMAKRISHNAN: All right, you have only in the regional language, I have no objection. But if you try to impose Hindi and also for employees if you make that language as some sort of a precondition for getting promotion and all that, where it was not there earlier, you are definitely going to open a Pandora's box and cause a lot of problem.

Second thing is about electrification. In the matter of electrification, I do not think railways are giving enough attention. They have allotted about 400 crores within the next few years. This is not at all enough. And Madras to Jalarpet is electrified but alarpet to Bangalore has been left in the middle. This is where I tell the Minister that where there is an on-going scheme, you should pay attention to that. But not even one rupee has been earmarked in the Railway Budget. So Jalarpet to Bangalore must be done immediately.

Here in the context of modern technology, I would very much request the Minister to consider whether it is practical—this is no reflection on any other officers—in the Railway Board which is otherwise quite efficient—you have a Member (Mechanical), a Member (Personnel), a Member (Finance), but you have no Member (Electrical). In the context of modern age, you should consider having a Member (Electrical). That Member will be able to project a better idea of the electrical needs and the electrical background of the personnel in the railways and things like that. This suggetion is for consideration. This is a suggestion for consideration.

We are having two trains to Bangalore—from Madras to Madura and from Madras to Coimbatore. One train which goes in the morning returns in the evening and the other which goes in the evening returns the next day. Another day train to Bangalore is very essential. Already there is no ticket available for the Vrindavan Express. Therefore, I will request you to consider this.

Anpther important point which is engaging our attention and which is pending before you since 1950 and about which we ave spoken and *nauseam* in this House as well as in the other house and about which we have given representations to the Prime Minister and to every person in authority regarding the Karur-Dindigu Project. You have spent only Rs. 19 crores so far in the last two and a half decades on this Karur Dindigul line. A loan of Rs. 4.3 crores was allotted and another Rs 56 crores are to be spent before this is completed. There is a feeling in the South, particularly in Tamil Nadu, that it is being neglected. I would request you to see that the work on the Karur-Dindigul line, which is already delayed is completed as early as possible.

Now, I come to mass traffic transit system in Madras. You must have a long-term planning to see that major metropolitan cities do not burst in their seams. You have spent Rs. 1,000 crores—my Calcutta friends are not here—on the Metro in Calcutta for 16.5 kilometres. That mean it is an astounding Rs. 60 crores per kilometre. So you can examine if the underground metro is essential Today even the surface transport may be cheaper mass traffic, but still, as far as Madras mass traffic transit is concerned, it is being given a generalised treatment. Please see that this is rectified.

I would now take up small matters before I conclude. One is about the timing of the Nallai Express. Starting

at 6.30 from Tirunelveli, next to Nato the people who have business in Madras at 10 a.m. This is inconvient to the people who have business in Madras. Kindly see that its timing is advanced by an hour or two.

Secondly, there is some apprehension expressed about the train from Bombay to Tirunelveli and Nagercoil. Nearly 200 to 300 passengers come through that. So, two coaches can go from Bombay to Trivandrum and from Trivandrum to Nagercoil. This may be considered. Then it can go to Tirunelveli.

The other point which I would like to mention is about the metre-gauge. The AC Chair Cars in the metre-gauge are not there like we have in the broadgauge. This is something which you should consider for the broadgauge also, because it will take a long time before entire India is converted from metre-gauge to broadgauge. This will be paying for the railways. Therefore, those who want to bear the burnt and want, it should be them.

Finally, the outmoded Railway Act is going to be repealed for which I have made a demand several times. I am very happy that a new comprehensive act is going to be introduced soon.

The last thing is very important. It is about naming of trains. I made a demand in 1980 in this House that long distance national trains should be named after the dead national leaders like Mahatma Gandhi, Pandit Jawaharlal Nehru, now Indira Gandhi, and our own leader Revered Arignar Anna and also Subramania Bharati, the famous poet. I got a reply that the Government had examined it and as a policy decision they did not want to re-name any train after any national leader. I do not understand the rationale behind taking such a decision. I would once again request you that non-controversial national leaders names—I am not asking you to name after any ordinary person—should be associated with long-distance trains. For example the Tamil Nadu Express can be named after Indira Gandhi or Grand Trunk Express can be named after Arignar Anna. Why should there be an objection to it? I would once again request you to have this matter examined at the highest level and agree to my demand.

Sir, I think you for your kind patience.

श्री एस० बी० रमेश बाबू (आंध्र प्रदेश) : मान्यवर, मैं इस बजट का समर्थन करता हूं और साथ ही ही साथ में मंत्री जी को धन्यवाद अर्पित करता हूं कि उन्होंने इस सराहनीय बजट को पेश किया है । एक भारतीय रेलवे देश की एकता का चिन्ह है । भारतीय रेलवे एक तरक्की के रास्ते पर है । आपने देखा होगा कि एक जगह से दूसरी जगह रेल जाती थी तो दो-दो तीन-तीन, चार-चार दिन लग जाते मैं, आज वहीं के लिए दो दिन लगते हैं, वहां पर 24 घंटे में रेल पहुंच रही है ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामाकृष्णन) पीठासीन हुए]

यह जिस तरह से रेल की रफ्तार बढ़ रही है; उसी तरह हमारी रेलवे आगे बढ़ रही है । जो हमारे रेल कर्मचारी हैं, वे अपनी लगन से और मेंहनत से जो काम कर रहे हैं, उसी का प्रतिफल है, जो हमारी रेल की उन्नति है । हमें उन कर्मचारियों की ओर भी देखना चाहिए कि जहां पर ऊंचे कार्यालय हैं, वहां पर ज्यादा कर्मचारी रहते हैं, वहां पर उनके लिए मकानों की भी कमी है । मैं समझता हूं कि 16 लाख से भी ज्यादा हमारे रेलवे कर्मचारी हैं, लेकिन कुछ लाख लोगों को ही रहने को मकान मिल चुके हैं । मैं चाहूंगा कि इनके लिए और भी ज्यादा सुविधाएं होनी चाहिएं, जहां पर उनके बच्चे ठीक तरह से पढ़ें, सैंट्रल-स्कूल वहां पर होने चाहिएं, तकनीकी व्यवस्था उनके बच्चों के लिए होनी चाहिए, खासतौर पर उन कर्मचारियों और उनके बच्चों के इलाज के लिए दवाखानों का प्रबन्ध होना चाहिए । रेलों में आज इतनी

[श्री एस० बो० रमेश बाबू]

उन्नति हो रही है, लेकिन उसमें आज भी ऐसे डिब्बे लगाए जा रहे हैं, जो स्क्रेप में डालने लायक हैं। मैंने हाल में विजयवाड़ा से हैदराबाद सफर किया, उसमें फर्स्ट-क्लास में ऐसा डिब्बा दिया, उसमें बैठने के लिए ठीक सीट भी नहीं थी, पंखा चलता था, न स्विच था और जो था, उसमें कवर भी नहीं था। मेरा अनुरोध है कि ऐसे डिब्बे न लगाए और ऐसे डिब्बों को हटा देना चाहिए। जो लोग किराया देते हैं, उनको अच्छी सी सीट सुविधा होनी चाहिए और उस डिब्बे में खासतौर से सफाई वगैरह होनी चाहिए। मैं समझता हूं कि आज जितना ब्राडगेज पर ज्यादा ध्यान दिया जा रहा है, उतना मीटरगेज को नहीं दिया जा रहा है क्योंकि मीटर-गेज की छोटी गाड़ियां हैं। उसको भी विस्तार देने की आवश्यकता है ताकि जिन लोगों ने आज तक रेल की सूरत तक नहीं देखी है, वहां भी उनके गांव में भी रेलों की व्यवस्था करनी चाहिए।

माननीय, खास तौर से मैं एक बात माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि हाल ही में साऊथ-सेंट्रल रेलवे में जो क्लास थे, उसमें ना-इंसाफी की गयी है। इस परीक्षा में 45 लोग बैठे थे और उसमें से कुछ परीक्षा पास भी हो चुके थे, ओरल उनका हो गया, मेडीकल भी हो गया, उसके बाद उस परीक्षा को रद्द किया गया। उसके अंदर कुछ ऐसा था कि जिसको आफीसर चाहता था, उसका केण्डीडेट न आने से उससे शिकायत कराकर उसको माल-प्रेक्टिस की बात कहकर उस एग्जाम को केन्सिल कर दिया, जबकि जिन लोगों ने मेहनत करके, अपने परिवार-बच्चों को देखते हुए, क्योंकि उनकी उमर का भी सवाल होता है। इतना होने के बाद रद्द करना नाइन्साफी है। इस समय सारे कर्मचारियों ने अपने न्याय के लिये अदालत में दावा किया है।

इसी प्रकार मैं आर.पी.एफ. के लोगों के बारे में कहूंगा कि, जो दिन-रात रेलवे की सेवा कर रहे हैं, उनको भी दस-दस साल हो जाते हैं, लेकिन उनके परमोशन की बात नहीं होती है। तो उनको भी बहुत सी सुविधाएं देनी हैं और खास तौर से जो रिजर्वेशन का रोस्टर है शेडयूल्ड-कास्टस और शैडयूल्ड-ट्राइब्ज का, उस रोस्टर के मुताबिक उसमें वहां पर नौकरियों नहीं दी जा रही हैं। खासतौर पर साउथ-सेंट्रल रेलवे में देखा गया है कि रिजर्वेशन का जहां पर रख गया है, चाहे परमोशन की जगह हो या नौकरी की जगह हो, कहा जाता है कि सूटेबल केन्डीडेट नहीं मिलता। आज तक शेडयूल्ड-कास्टस और शेडयूल्ड ट्राइब्ज के लिए सरकार इतनी मदद कर रही है पढ़-लिख कर बहुत सारे काबिल लोग हैं, तो वैसे जो रिजर्वेशन जहां पर जिसको देना है उनकी हकतलबी न हो पूरे रेलवेज में। हमारे आन्ध्र प्रदेश की राजधानी हैदराबाद में रेलवे स्टेशन को जितना दर्जा मिलना चाहिए था वह आज तक नहीं मिला है। वहां पर आज तक एक्सील न तो रिटायरिंग रुम है और उसकी उन्नति भी अभी तक कोई नहीं है। सिकन्दराबाद से हैदराबाद तक डबल लाइन की व्यवस्था नहीं है, क्योंकि जब कभी भी गाड़ी आती है सिकन्दराबाद से हैदराबाद को जाने में 15–20 मिनट लगते हैं तो उसको वहां पर कैरनाबाद स्टेशन पर रोक दिया जाता है। क्लीयरेंस के लिए घंटा डेढ़ घंटा लग जाता है। सुविधा की दृष्टि से लोग सिकन्दराबाद पर उतर जाते हैं। बहुत दिनों से यह मामला पीछे पड़ा हुआ है क्योंकि कैरनाबाद और हैदराबाद के बीच में आज तक डबल लाइन की व्यवस्था नहीं है। इसलिए वहां पर बहुत सारी दिक्कतें आ रही हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि कैरनाबाद से हैदराबाद तक डबल लाइन डाली जाए ताकि वहां पर जो कठिनाइयां पेश आ रही हैं वे दूर हो सकें जो विद्युतीकरण का काम है विजयवाड़ा तक काम चल रहा है वह धीमी गति से चल रहा है काजीपेट से सिकन्दराबाद और हैदराबाद

तक इलैक्ट्रीफिकेशन का काम होना चाहिए । खास तौर से गाड़ियों में जो चोरियां होती हैं उनको रोकना चाहिए । मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि जो दक्षिण एक्सप्रेस में हैदराबाद से लोग आते हैं, विदिशा में आने में 5 बज जाते हैं । वहां पर एकदम विद्यार्थी और कर्मचारी रिजर्वेशन कंपार्टमेंट में घुस जाते हैं । रिजर्वेशन कराकर बैठने वालों की दुर्गति हो जाती है । लेडीज और बच्चों को बहुत असुविधा होती है । लोग कहते हैं कि रिजर्वेशन कंपार्टमेंट में भी दस-दस लोग एक जगह पर बैठ जाते हैं इसलिए उन्हें बहुत अधिक असुविधा होती है । मेरे सामने का एक वाकया है । मैंने स्वयं अपनी आंखों से देखा है कि काफी कर्मचारी और स्टूडेण्टस डिब्बे में चढ़ गए । उसमें एक बेटा और बाप सफर कर रहे थे । इनके आब्जैक्शन करने पर उन्होंने उसकी पिटाई कर दी । बेटे की पिटाई को वह नहीं देख सके और उन्हें हार्ट अटैक हो गया क्योंकि वह पहले ही से हार्टपेशेंट थे । भोपाल में आने के बाद उसको उतारा गया और और स्टूडैण्टस की वजह से लोगों को बहुत सारी कठिनाइयां हो रही हैं । मैं अनुरोध करता हूं कि उस टाइम पर वहां से कोई लोकल ट्रेन चला दें तो उससे वहां के कर्मचारियों और विद्यार्थियों को बहुत सुविधा होगी । वेटिंग रुमज के बारे में कहना चाहता हूं । अक्सर एमपीज वहां पर जाते हैं । वी०आई०पी० से तो नामीनल चार्ज लिया जाना चाहिये । जब मैं हाल में विजयवाड़ा गया था तो ए०सी० रुम में 175 रु० चार्ज किया है । मैंने यह बात साउथ रेलवे के जनरल मैनेजर से पूछी तो वह कहता है कि उनको पता नहीं है । हर जगह नामीनल चार्ज एम० पी० से लेना चाहिए । हमारा जो रेलवे का स्पोर्टसमैन है वह बहुत अच्छा पर-फार्मेंस देता रहा लेकिन आज रेलवे के स्पोर्टसमैन को इतना उत्साह नहीं मिल रहा है । उसको रिलीफ मिलना चाहिए और उसकी काफी मदद होनी चाहिए । चूंकि पहले जहां भी ये खिलाड़ी जाते थे वहां बहुत ही आगे रहते थे ।

एक माननीय सदस्य : आज तक कौन सा पहलवान रेलवे ने पैदा किया है ? कोई पहलवान मैदान में नहीं आया है ।

श्री एस० बी० रमेश बाबू : स्पोर्टसमैन को एनकरेज करना चाहिए । वैसे तो बहुत सारे पहलवान है आपने देखा नहीं होगा, शायद । मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने हमारे आन्ध्र प्रदेश के लिए एक नई ट्रेन निजामुद्दीन से बैजाग तक चलाने का फैसला लिया है । उसके लिए मैं आन्ध्र प्रदेश की जनता की ओर से उनको बहुत-बहुत बधाई देता हूं । जय हिन्द ।

श्री गुलाम रसूल कार : जनाब उपसभाध्यक्ष साहब, रेलवे बजट पर मेरा कहना या न कहना कोई माने नहीं रखता । रेलवे के बारे में हम कुछ कहें अगर हमें उस बारे में कोई तजुरबा होता या हमारे सदरमुकाम श्रीनगर तक या ऊधमपुर तक या वेली में किसी जगह रेलवे लाइन होती । आज तक 34–35 साल की आजादी के बाद हम देखते हैं कि रेलवे महकमे का जहां तक ताल्लुक है, यह अपनी एक्टिविटीज और फैलाव सिर्फ मैदानी इलाकों में ही रखता है । जहां पहाड़ी इलाके हों और जहां टोपोग्राफी रास्ते बनाने की या तरीकाकार सफर का मुश्किल हो खुसूसन रेलवे महकमा उस बारे में बिलकुल लापरवाह है । हिन्दुस्तान के नक्शे में खुसूसन काश्मीर को बिल्कुल नजरअन्दाज किया गया है । चाहिए तो यह था कि काश्मीर के हालात और डिफेंस के लिहाज से वहां रेलवे लाइन को बढ़ाया जाता । कोई भी जमाना ऐसा नहीं गुजरा जब हमने इस तरह मरकजी सरकार को मुतवज्जह नहीं किया । इस बारे में हमारा बधाई देना या नुक्ताचीनी करना कोई माने नहीं रखता जबकि हमें इस नक्शे में शामिल नहीं किया गया । जम्मू से ऊधमपुर तक 40–45 मील लाइन को बिछाने का काम आपने

[श्री गुलाम रसूल कार]

गुजिश्ता छठे साला प्लान में रखा, लेकिन सातवें पांच साला प्लान में इस लाइन को ऐसे ड्राप किया गया कि सालाना बजट में डेढ़ करोड़ रुपया इस पर खर्च के लिए रखा जाता है । जाहिर है कि डेढ़ करोड़ रुपया साल रखने से आइन्दा सौ साल में यह लाइन पूरी होगी । तब खुदा जानता है न आप होंगे, न मैं हूंगा । ऐसा ही तरीका रहा तो आइन्दा दो सौ साल में ऊधमपुर से श्रीनगर लाइन हो पाएगी ऐसा मैं महसूस करता हूं । जहनी रिजर्वेशन किन्हीं हलकों में हैं जिनकी बिना पर जम्मू-ऊधमपुर रेलवे लाइन को नजरन्दाज किया जाता है । ऊधमपुर-श्रीनगर रेलवे लाइन के सर्वे तक को भी नजरन्दाज किया जाता है । इससे एक पूरा सियासी मसला बन जाता है । जहां रेलवे पहुंचती है वहां कल्चर, तहजीब, तमद्दुन, जबान पहुंचती है । मैं जानता हूं कि इक्तिसादी तौर पर कितना बढ़ावा लोगों को मिलता है । अगर आप श्रीनगर और काश्मीर वैली को बाकी मुल्क के साथ नहीं जोड़ते तो नतीजा यह निकलता है कि...

†[श्री غلام رسول کار (नामज़द) :

جناب ڈپٹی چیئرمین صاحب - ریلوے بجٹ پر میرا کچھ کہنا یا نہ کہنا کوئی معنی نہیں رکھتا - ریلوے کے بارے میں ہم کچھ کہیں اگر ہمیں اس بارے میں کچھ تجربہ ہوتا یا ہمارے صدر مقام شری نگر تک یا اودھم پور تک یا ویلی تھلی کسی جگہ ریلوے لائن ہوتی - آج تک ۳۴—۳۳ سال کی آزادی کے بعد ہم دیکھتے ہیں کہ ریلوے محکمے کا جہاں تک تعلق ہے - یہ اپنی ایکنگی وتیز اور پہلو صرف میدانی علاقوں میں ہی رکھتا ہے - جہاں پہاڑی علاقہ ہوں اور جہاں ٹوپو گرافی راستہ بنانے کی یا طریقہ کار سفر کا مشکل ہو - خصوصاً ریلوے محکمہ اس بارے میں بالکل لاپرواہ ہے - ہندوستان کے نقشہ میں خصوصاً کشمیر کو بالکل نظرانداز کیا گیا ہے - چاہئے تو یہ تھا کہ کشمیر کے حالات اور ٹپوگرافس کے لحاظ سے وہاں ریلوے لائن کو بڑھایا جاتا - کوئی بھی زمانہ ایسا نہیں گزرا جب ہم نے اس طرف مرکزی سرکاری کو متوجہ نہیں کیا - اس بارے میں ہمارا بدھائی دیتا - یا نکتہ چینی کرنا کوئی معنی نہیں رکھتا جبکہ ہمیں اس نقشہ میں شامل نہیں کیا گیا - جموں سے اودھم پور تک ۴۰—۴۵ میل لائن کو بچھانے کا کام آپ نے گزشتہ چوتھے پانچ سالہ پلان میں رکھا - لیکن ساتویں پانچ سالہ پلان میں اس لائن کو ایسے ڈراپ کیا گیا کہ سالانہ بجٹ میں ڈیڑھ کروڑ روپیہ اس پر خرچ کیلئے رکھا جاتا ہے - ظاہر ہے کہ ڈیڑھ کروڑ روپیہ سال رکھنے سے آئندہ سو سال میں یہ لائن پوری ہوگی - تب خدا جانتا ہے - نہ آپ ہونگے - نہ میں ہونگا - ایسا ہی طریقہ رہا تو آئندہ دوسو سال میں اودھم پور سے شری نگر لائن ہو پائیگی - ایسا میں محسوس کرتا ہوں - ذہنی رزرویشن کن ہو حلقوں میں ہے جنکی بنا پر جموں— اودھم پور

[†][Transliteration in Arabic Script]

ریلوے لائن کو نظر انداز کیا جاتا ہے - اودھم پور — شری نگر ریلوے لائن کے سروے تک کو نظر انداز کیا جاتا ہے - اس سے ایک پورا سیاسی مسئلہ بن جاتا ہے - جہاں ریلوے لائن پہنچتی ہے - وہاں کلچر - تہذیب - تمدن - زبان پہنچتی ہے - میں چاہتا ہوں کہ اقتصادی طور پر بھی بچا ہوا لوگوں کو ملتا ہے - اگر آپ شری نگر کشمیر ویلی کو باقی ملک سے نہیں جوڑتے تو نتیجہ یہ نکلتا ہے کہ . . . . . [

SHRI R. MOHANARANGAM: Mr. Vice-Chairman, Any idea of extending the time of the House? Now the time is 6 o' clock.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): What is the sense of the House?

SHRI K. MOHANAN: He can continue tomorrow.

SHRI S. W. DHABE: He can continue tomorrow.

SHRI R. MOHANARANGAM: If that is the case I do not want any precedents to be created. We have already unanimously decided that we should not sit beyond * . .

संसदीय कार्य (राज्य सभा) विभाग में राज्य मंत्री (श्री सीता राम केसरी) : बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में उस दिन यह तय हुआ है कि जितने लोगों को बोलना है आज बोल लें, कल 12 बजे रिसाई होगा । इसलिए मेरी रिक्वेस्ट है कि हम लोग बैठें, डेढ़ घंटे में सब खत्म हो जायेगा ।

SHRI R. MOHANARANGAM: The main purpose of addressing the Government on the floor of Parliament is that the entire world should know what exactly we speak here. 6 P.M. If we just address before the Chair after 6 o'clock, I do not think it will be known to the whole world because the Press people will not be there to give that much of publicity if anybody speaks after 6 o'clock. So, I do not see any reason why this should not be postponed. (*Interruptions*).

SHRI SITARAM KESARI: So far as the Press people are concerned, they will take note of your speech even up to 8 o'clock.

SHRI R. MOHANARANGAM: As far as the Railway Budget is concerned, you can find that almost all the Members, after speaking in general for some time, start speaking particularly about their States. Their States' people should know what exactly they address here on the floor of this Parliament. If we speak after 6 o'clock, I don't think that they will be giving publicity. (*Interruptions*).

श्री सीताराम केसरी : बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में फैसला हो चुका है . . .

श्री श्रीधर वासुदेव धाबे . आप पहले दूसरों की बात सुन लें उस के बाद जवाब में बोलियेगा ।

SHRI R. MOHANARANGAM: Mr. Dhabe, you have also started speaking in Hindi? I don't understand at all what you are saying. (*Interruptions*).

SHRI K. MOHANAN: Sir, usually the House sits up to 6 o'clock according to the understanding reached at the Business Advisory Committee. Only under extraordinary circumstances the House will sit beyond 6 o'clock. What is the extraordinary circumstance now? Is there any emergency agenda?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Yes, Mr. Dhabe. . . .

SHRI S. W. DHABE: Sir, it is a fact that it has been decided in the Business Advisory Committee meeting that we should finish the discussion on the Railway Budget today and we should start the discussion on the General Budget tomorrow. But the fact remains that some other thing intervened and that is the statement by the Minister on the situation in Jammu and Kashmir. It came today only which was expected earlier and it took nearly 1½ hours of the time of this debate. So, if you want to continue this debate, it will go up to 9 o'clock. At least, ten Members now remain to speak. This situation has arisen because of the statement on the Kashmir situation. In view of this new circumstance, I request the Minister of State for Parliamentary Affairs, Shri Sitaram Kesari, to agree to continuing this debate tomorrow. We can take an hour or so tomorrow and finish it and then we can take up the General Budget for discussion.

श्री सीताराम केसरी : मेरा यह निवेदन है कि बिजनेस एडवाइजरी कमेटी में यह फैसला हुआ था । दूसरी बात यह है कि जहां तक हमारी पार्टी का सवाल है, हमारा बहुत ज्यादा समय बाकी है, लेकिन हम दो, तीन सदस्यों को ही बुलवायेंगे । आप ही पहले बोल लीजिए, फिर हम बुलवायेंगे ।

श्री श्रीधर वासुदेव धाबे : इस तरह से तो चार, पांच स्पीकर्स हो जायेंगे ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Yes, Mr. Prashant.

SHRI R. MOHANARANGAM: No, Sir. It is not a question whether the Congress (I) Members speak or the Opposition Members speak on the Railway Budget. Not even in a single Session, the business was finalised without understanding our viewpoint. (*Interruptions*).

श्री सीताराम केसरी : जहां तक ए० डी० एम० के० का सवाल है, उन का तो टाइम खत्म हो गया है इसलिये वह हम लोगों को परेशान कर रहे हैं ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Honourable Members, I have heard all the sides. The suggestion now of the honourable Minister of State for Parliamentary Affairs is that he is prepared to withdraw all the Congress(I) speakers although they have got enough time left. So, I will call now Mr. Prashant who is left now.

SHRI S. W. DHABE: We have got two speakers and my name is also there.

SHRI R. MOHANARANGAM: I do not want to be blamed for the Congress (I) getting less time. I am not for that. (*Interruptions*).

SHRI SITARAM KESARI: All right. Sir, the honourable Member, Mr. Kar, is speaking and he should be allowed to continue till his time is over.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): All right आप के चार मिनट हो गये हैं ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : नियम का तो अवरोध हो गया । मैं तो रेक्वेस्ट करूंगा कि अब हाउस में कोई इमरजेंसी नहीं है जिस के कारण इस को 6 बजे के बाद भी बढ़ाया जाय । कल मंत्री जी जवाब देंगे ही, बाकी बहस भी कल हो जायगी ।

THE VICE CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHANAN): मैं तैयार हूं । आप जब तक बोलेंगे, हम बैठेंगे, रात दस बजे तक बैठेंगे । हम को कोई कष्ट नहीं होगा ।

If the honourable Members want that the House should be adjourned and if these people are not prepared to listen to the request, what can be done?

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : मेरा फिर भी निवेदन है कि कोई इमरजेंसी नहीं है कि हाउस को 6 बजे के बाद चलाया जाए । कल हो सकता है ।... (व्यवधान)

श्री सीताराम केसरी : बिजिनेस ऐडवाइजरी कमेटी में यह फैसला हो चुका है । उसमें फैसला हुआ था कि आज के दिन काल अटेंशन नहीं लिया जाएगा और लेट अवर्स तक इसकी बहस खत्म होगी ।...(व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN SHRI R. RAMAKRISHANAN): Do not waste time on unnecessary dialoge.

श्री श्रीधर बासुदेव धाबे : आपका स्टेटमेंट आ गया काश्मीर के ऊपर जिस पर डेढ़ घंटा लग गया ।

श्री सीताराम केसरी : न्याय होना चाहिए । जहां तक काश्मीर पर बहस का प्रश्न है, इस पर 54 मिनट लगे हैं । मेरा निवेदन यह है कि आप लोग बोल लीजिए, हम अपने तीन बोलने वालों को विदड्रा करने के लिए तैयार हैं । आप फिर क्यों बहस कर रहे हैं ?... (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन) : गुलाम रसूल कार जी आप जल्दी खत्म कीजिए ।

श्री गुलाम रसूल कार : मैंने अभी शुरु ही किया है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री आर० रामकृष्णन) : काश्मीर में रेलवे लाइन नहीं है, आप ज्यादा मत बोलिए और जल्दी खत्म कीजिए ।

श्री गुलाम रसूल कार : मैं गाना नहीं गाता हूं । मैं अर्ज कर रहा था कि जहां तक रेलवे लाइन जम्मू से ऊधमपुर तक लाने का सवाल है, आइंदा साल में यह मुकम्मिल नहीं होगी । ऊधमपुर से आगे श्रीनगर तक हम यह चाहते हैं कि कम से कम एक सर्वे हो जाए और श्रीनगर वैली से अन्दर आपने सर्वे किया है बारामूला से कोजीगूढ़ तक छोटी सी रेलवे लाइन लगाने का । आपका जवाब यह आता है कि हमें फंडस इजाजत नहीं देते हैं । मैं आनरेबल मिनिस्टर इंजार्ज और मरकजी सरकार से यह जानना चाहता हूं कि जम्मू काश्मीर रियासत के लिए रेलवे के नक्शे के लिए आपके पास फंड्स नहीं हैं । 2 लाख फूट की पेटिया हमें वैली से बाहर लानी पड़ती हैं । इस दफा नेशनल हाईवे जिस पर आपका कंट्रोल है, 15 दिन वह बन्द रही, हमारा मेवा मंडी तक नहीं पहुंच सका । 33 करोड़ रुपए का नुकसान गरीब किसानों को उठाना पड़ा । नतीजा यह निकलता है कि एक पोलिटिकल अनसर्टेन्टी पैदा हो जाती है और हमारे अपोनेंटस को यह मौका मिलता है कि आपकी सड़क बेहतर नहीं, आपकी नेशनल हाइवे बेहतर नहीं । इस चीज से बड़े पैमाने पर लोगों को वहां उकसा रहे हैं । जहां तक रेलवे का ताल्लुक है, मैं यह महसूस करता हूं कि अगर आप जम्मू से ऊधमपुर तक रेलवे लाइन में आइंदा साल प्लान में कामयाब नहीं रहे तो उसका लाजिमी नतीजा निकलेगा कि हमारी रियासत को इक्तसादी तौर पर नुकसान उठाना पड़ेगा और हमारी गुरबत बराबर कायम रहेगी । आनरेबल मिनिस्टर इंचार्ज को खुद इस बात को महसूस करना चाहिए । जहां आप तहसील और डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर पर रेलवे लाइन बिछाने की कोशिश कर रहे हैं, तो क्या वजह है कि श्रीनगर जो हमारी रियासत जम्मू-काश्मीर का कैपिटल है, वहां रेलवे लाइन लाने में कौन सी दिक्कत है ? जब आपके पास मुल्क के लिए काफी वाजेह फंड्स हैं तो क्या वजह है कि जम्मू से ऊधमपुर तक रेल लाइन लाने में आप के सामने कौन से वजूहात अग्र हैं ? उसके लिए फंड्स मयस्सर न रखने के क्या वजूहात हैं ? मैं अर्ज करुंगा कि इसके पोलिटिकल रिपरकशंस निकलते हैं और बाज लोगों को मौका मिलता हैं कि आपके जेहन में कुछ रिजर्वेशन हैं जम्मू-काश्मीर के बारे में और आप जम्मू-श्रीनगर-ऊधमपुर रेलवे लाइन नहीं लाना चाहते हैं और तमाम मुल्क को उससे नहीं जोड़ना चाहते हैं ।

[श्री गुलाम रसूल कार]

मेरी यह गुजारिश है कि फौरी तौर पर आप श्रीनगर से ऊधमपुर तक रेलवे लाइन का बंदोबस्त कीजिए और मैं आपको वाजेह तौर पर कहना चाहता हूं कि हम देख रहे हैं कि इस रेलवे लाइन के न होते हुए हमें जितना नुकसान उठाना पड़ता है इक्तसादी तौर पर, सियासी तौर पर, मैं उसे बयान नहीं कर सकता । मैं आपसे गुजारिश करना चाहता हूं कि आपको खास तौर पर इस लाइन की ओर तवज्जह देनी चाहिए और इसके लिए खास फंडस अलाट करने चाहिएं । इतना कहते हुए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं ।

†[شری غلام رسول کار : میں گانا

نہیں گانا ہوں - میں عرض کر رہا تھا کہ جہاں تک ریلوے لائن جموں سے اودھم پور تک لانے کا سوال ہے - آئندہ سال میں یہ مکمل نہیں ہوگی - اودھم پور سے آگے شری نگر تک ہم یہ چاہتے ہیں کہ کم سے کم ایک سروے ہو جائے اور شری نگر ریلی کے اندر آپ نے سروے کیا ہے - بارہ مولہ میں کوزی گوڑھ تک چھوٹی سی ریلوے لائن لگانے کا - آپ کا جواب یہ آتا ہے کہ ہمیں فنڈ اجازت نہیں دیتا - میں آنریبل منسٹر انچارج اور مرکزی سرکار سے یہ جاننا چاہتا ہوں کہ جموں کشمیر ریاست کے لئے ریلوے کے نقشہ کے لئے آپ کے پاس فنڈ نہیں ہے - دو لاکھ فروٹ کی پیٹیاں ہمیں ریلی سے باہر لانی پڑتی ہیں - اس دفعہ نیشنل ہائی وے پر آپ کا کنٹرول ہے - پندرہ دن وہ

فنڈ رہی - ہمارا سیوہ ملتی تک نہیں پہنچ سکا - ۳۳ کروڑ روپیہ کا نقصان غریب کسانوں کو اٹھانا پڑا - نتیجہ یہ نکلتا ہے کہ ایک پولیٹکل انسرٹینٹی پیدا ہو جاتی ہے اور ہمارے اپونینٹس کو یہ موقع ملتا ہے کہ آپ کی سوچ بہتر نہیں - آپکی نیشنل ہائی وے بہتر نہیں - اس چیز سے بڑے پیمانہ پر لوگوں کو اکسا رہے ہیں - جہاں تک ریلوے کا تعلق ہے - میں یہ محسوس کرتا ہوں کہ اگر آپ جموں سے اودھم پور تک آئندہ پلان میں کامیاب نہیں رہے تو اس کا لازمی نتیجہ یہ نکلے گا کہ ہماری ریاست کو اقتصادی طور پر نقصان اٹھانا پڑے گا اور ہماری پوزیشن برابر قائم رہے گی -

آنریبل منسٹر انچارج کو خود اس بات کو محسوس کرنا چاہئے کہ جہاں آپ تحصیل اور تحریکت ہیڈ کوارٹر پر ریلوے لائن بچھانے کی کوشش کر رہے ہیں تو کیا وجہ ہے کہ شری نگر جو ہماری ریاست جموں کشمیر کا کیپٹل ہے - وہاں ریلوے لائن لانے میں کون سی دقت ہے - جب آپ نے پاس ملک کیلئے کافی واضح فنڈ ہے تو کیا وجہ ہے کہ جموں سے اودھم پور تک ریل لائن لانے میں آپ کے سامنے کون سے وجوہات ہیں - اس کے لئے فنڈ مہیا نہ رکھنے کے کیا وجوہات ہیں - میں عرض کرونگا کہ اسکے پولیٹکل ریپرکشنس

[ ]†Transliteration in Arabic Script.

نکلتے ہیں - اور بعض لوگوں کو موقع ملتا ہے کہ آپ کے ذہن میں کچھ ڈیویشن ہیں جموں کشمیر کے بارے میں - اور آپ جموں - شری نگر - اودھم پور تک ریلوے لائن نہیں لانا چاہتے ہیں اور تمام ملک کو اس سے جوڑنا نہیں چاہتے ہیں - میری یہ گزارش ہے کہ فوری طور پر آپ شری نگر سے اودھم پور تک ریلوے لائن کا بندوبست کیجئے - اور میں آپ کو واضح طور پر کہنا چاہتا ہوں کہ ہم دیکھ رہے ہیں کہ اس ریلوے لائن کے نہ ہونے ہوئے ہمیں جتنا نقصان اٹھانا پڑتا ہے - اقتصادی طور پر - سیاسی طور پر - میں اسے بیان نہیں کر سکتا - میں آپ سے گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ آپ کو خاص طور پر اس لائن کی طرف توجہ دینی چاہئے اور اسکے لئے خاص فنڈ الاٹ کرنے چاہئیے - اتنا کہتے ہوئے میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں -]

श्री धर्म चन्द प्रशान्त (जम्मू और कश्मीर) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेलवे मंत्री जी की इस बात के लिए धन्यवाद करना चाहता हूं कि विगत दो तीन साल में रेलवे में काफी उन्नति हुई है । यात्री क्या चाहता है ? यात्री चाहता है कि रेलवे टाइम पर आए, समय पर चलें और समय पर आये और उसमें यात्रियों के खाने-पीने की सुविधाएं हों । इसके अलावा जो लेट ट्रेनें चलती हैं वह लेट न चलें और टिकट लेने की, आरक्षण की, रिजर्वेशन की व्यवस्था पूरी तरह से हो । इसमें काफी सुधार हुआ है इसलिए मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद दूगा । इसके साथ ही मैं यह कहूंगा कि कुछ ऐसी ट्रेनें हैं जो समय पर नहीं आ रही हैं और न जा रही हैं । मैं अधिक नहीं सिर्फ एक ट्रेन का हवाला देना चाहता हूं । एक ट्रेन जम्मू से पठानकोट तक जाती है यह पैसेंजर ट्रेन है । पठानकोट से आगे जालन्धर तक यह ट्रेन लिंक ट्रेन बन जाती है । मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूंगा कि वह इसको नोट कर लें । क्योंकि यह होता है कि मंत्री महोदय के पास एक्सप्रेस ट्रेन और मेल ट्रेन की बातें तो पहुंच जाती है लेकिन जो छोटी ट्रेनें होती हैं उनकी बात नहीं पहुंचती । वह यह देखें कि पैसेंजर ट्रेन जम्मू से पठानकोट तक जो जाती है उसका क्या हाल है । मंत्री जी हमारी बात नहीं सुन रहे है ।

श्री सीता राम केसरी : मंत्री जी सुन रहे हैं । दोनों मंत्री सुन रहे हैं ।

श्री धर्म चन्द्र प्रशान्त : मैं उनसे कहूंगा कि जो ट्रेन जम्मू से पठानकोट तक चलती है पैसेंजर ट्रेन चलती है और फिर वापस आती है इसको देखें । पिछले दो साल में कितनी बार यह समय पर चली, समय पर आई ? तीसरे खाने-पीने की व्यवस्था बहुत ट्रेनों में अच्छी है लेकिन कुछ ट्रेनों में बहुत गड़बड़ है । जम्मू से कन्याकुमारी तक एक ट्रेन जाती है उसका नाम है हिम-सागर ट्रेन । यह ट्रेन हफ्ते में एक बार चलती है और एक बार वापस आती है मंत्री जी से मैं यह कहूंगा कि यह ट्रेन सबसे बड़ा सफर तय करती है । सफर करने में इसको एक छोर से लेकर दूसरे छोर तक जाना पड़ता है लेकिन इसमें खाने-पीने की कोई व्यवस्था नहीं है । मुझे कई यात्रियों ने कहा कि वे जम्मू से कन्याकुमारी तक गये लेकिन वे भूखे ही रहे । जो डिब्बा इंजन के साथ है या सबसे पीछे है वह प्लेटफार्म पर नहीं आता इसलिए वह कुछ खा पी नही सकते । चार दिन तक जो सफर करता है उसके लिए खाने-पीने की व्यवस्था तो कम से कम हिमसागर ट्रेन में होनी

[श्री धर्म चन्द्र प्रशान्त]

चाहिए । इससे पैसेंजर को पूरी सुविधा रहेगी ।

इसके बाद मैं जम्मू-उधमपुर ट्रेन के बारे में कहना चाहूंगा । जम्मू-उधमपुर लाइन का काम शुरू होना था 81-82 में । फरवरी, 83 में इसका शिलान्यास स्व० प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी ने किया था । उस समय रेल मंत्री श्री गनीखान चौधरी थे और प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी थीं। उन्होंने जो भाषण दिया था उसमें यह कहा था कि 87 और 88 में यह ट्रेन चलने लगेगी । लेकिन आज यह व्यवस्था कि इसके 50 किलोमीटर पटरी के लिए जो 50 करोड़ रुपये रखा गया था लेकिन इन तीन सालों में अभी तक सिर्फ 7 करोड़ रुपये खर्च हुए हैं । हर साल आप डेढ़ करोड़ रुपये जम्मू लाइन के लिए खर्च कर रहे हैं । मैं पिछले तीन वर्ष से यह कहता आया हूं कि डेढ़ करोड़ रुपये से यह पटरी कब तक पूरी होगी । इसका हिसाब लगायें तो 30 वर्ष में जाकर पूरी होती है और तीस वर्ष में 50 करोड़ की कीमत क्या रह जायेगी या कीमतें कितनी बढ़ जायेंगी इसका आप अन्दाजा लगा सकते हैं । 30 साल में इसकी लागत जहां तक मैं समझता हूं 300 करोड़ हो जायेगी या 500 करोड़ हो जायेगी । प्रधान मंत्री जी ने उस समय जम्मू के लोगों को जो वचन दिया था कि यह रेलवे लाइन 1987 तक पूरी हो जाएगी लेकिन वह इस सेन्चुरी तो क्या अगली सेन्चुरी तक भी पूरी नहीं होगी । यह लाइन अगर बन जाती है तो इस इलाके के लोगों की सुविधा हो जाएगी । उधमपुर की आबादी 20 हजार के करीब है । यह नार्दर्न कमान्ड का हैड क्वार्टर है । वहां हजारों मिलिटरी के आफिसर्स और जवान हैं । उनके वहां पहुंचने में कितना पैट्रोल खर्च होता होगा और दूसरे खर्च होते होंगे, इसका आप अन्दाजा लगा सकते है । अगर यह ट्रेन बन जाती है तो पैट्रोल की खपत में भी बचत होगी । दूसरे सेक्योरिटी पाइन्ट आफ व्यू तथा डिफेन्स पाइन्ट आफ व्यू से भी इस ट्रेन का बनना बहुत जरूरी है । इस काम को समय पर खत्म किया जाना चाहिए । अभी हालत यह है कि तीन वर्ष तो बीत गये हैं, दो वर्ष बाकी हैं । मेरा निवेदन है कि सन् 1987 तक आप इस ट्रेन को अवश्य बना दीजिये ।

जम्मू के लोगों की एक बड़ी डिमान्ड यह है कि जम्मू से दिल्ली के लिए आप एक डे ट्रेन चला दीजिये । अभी हालत यह है कि रिजर्वेशन में, आरक्षण में, बहुत मुश्किल होती है । अगर डे ट्रेन होगी तो उसमें आरक्षण की जरूरत नहीं होगी । जो गवर्नमेन्ट आई, गत तीन गवर्नमेन्ट्स ने कहा कि जम्मू-काश्मीर के लिए एक डे टाइम की ट्रेन चलाई जाएगी, लेकिन वह अभी तक चलाई नहीं गई है । पिछले दो तीन वर्षों से यह बात कही जा रही है इसके अलावा जम्मू से दिल्ली के लिए जो ट्रेन्स चलती है उनमें बैडिंग का प्रबन्ध नहीं होता है । सिर्फ एक जम्मू मेल में बैडिंग मिलता है । लेकिन झेलम ट्रेन में, शालीमार में और जनता ट्रेन में बैडिंग नहीं मिलता है । जम्मू से लेकर अम्बाला तक ठंड रहती है। इसलिए इन ट्रेन्स में मुसाफिरों के लिए बैडिंग का प्रबन्ध होना चाहिए । बैडिंग का प्रबन्ध न होने के कारण यात्रियों को बड़ी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है । बैडिंग आपको प्रोफिट भी देगा क्योंकि आप बैडिंग के लिए 5 रु० लेते है। ऐसी हालत में मैं नहीं समझता हूं कि बैडिंग का प्रबन्ध करना आपके लिए मुश्किल होगा । इतना कह कर मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं ।

SHRI KRISHNA KUMAR BIRLA (Rajasthan): Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to compliment the Railway Ministry for an excellent performance. I would like, Sir, to pay very high compliments to Shri Bansi Lalji, who is a very able administra-

tor and to Hon. Mr. Scindia, the Dynamic young Minister of State for the Railways. Fortunately, Sir, the Railway are no longer a sick unit of the Government of India. The Gross Traffic Receipts during the current year have been Rs. 5,819 crores and the Ordinary Working Expenses have been Rs. 4,700 crores, thus the surplus is Rs. 2,119 crores against Rs. 1,726 crores which was the surplus estimated in the Revised Budget for the year 1985-86. As a result of this, with the handsome surplus kept in the hands of the Railway Ministry, they were able to make very high appropriation to various funds. Thus, Sir, as far as Depreciation Reserve Fund is concerned, the amount has been raised from Rs. 920 crores to Rs. 1250 crores, for Pension Fund from Rs. 260 crores to Rs. 280 crores, dividend to General Revenue from Rs. 512 crores to Rs. 590 crores, and to Development Fund from Rs. 63 and odd crores to Rs. 69 crores. Sir, the total new imposts have been of a very small amount of Rs. 76 crores, and a major portion of this will really come from passenger fares of higher classes. I am very happy to note that as far the concessions to the students and youth are concerned, taking a journey in groups has not been affected by the Railway Budget. And, Sir, to me it appears that the aim was to discourage overcrowding in mail and express trains, or, in other words, to prevent overcrowding in long distance trains by short distance passengers. Sir, it is also a matter of satisfaction that the Plan outlay for the year 1986-87 has been increased to Rs. 2050 crores and it is also a matter of satisfaction that of this a major amount being Rs. 1370 crores, would be from the railways own resources. This is indeed a commendable feature. Another good feature is that there is a 10 per cent rise in the figure of net tonne kilometre per wagon day and for the period April to December 1985 the figure was 1220 against 1104, which is an all-time record.

Sir, I will now give a few suggestions. One is that I find in the current Five Year Plan there is no provision whatsoever as far as new lines are concerned. Sir, I am aware of the fact that there is a resource constrain but, all the same, I would submit that at least some amount may be provided for new lines and the Railway Ministry may examine which lines should be given priority. Another thing towards which I would like to draw the attention of the Railway Ministry is concerning the operating ratio. Now, Sir, for the year 1985-86 this figure was 91.1 and for the year 1986-87, it is 91.3, which means that there is absolutely no improvement at all as far as the operating ratio is concerned. Sir, I would like this matter to be examined in depth by the Railway Ministry because I find that the ratio in respect of certain Railway is highly commendable and very low, for example, take the case of Central railways where the figure is 76.2 compared to 91.3 which is the average. Against this 76.2 in Central railways in Eastern railways the figure is 108.3 and in the Southern railways the figure is 119.2, in North Eastern railway it is 163.6 and in the North-East Frontier railway it is as high as 196.1. I would suggest that this matter may be examined because I have no doubt in my mind that there is plenty of scope far economy.

Sir, one point which was made out by many Hon. Members last year was the absence of weigh bridges at the coal-loading points which cause problems as far as the consumer is concerned. I hope this too will receive the attention of the hon. Minister.

Then, Sir, another point is regarding the requirement of wagons. At the outset, I would like to pay a compliment to the Railway Ministry that it has increased the requirement of wagons this year compared to last year and as a result of that it is going to give a fillip to the the engineering industry of the country. But, Sir, what is disappointing is that the total number of wagons which they have

[Shri Krishna Kumar Birla]

planned to add now are only 20,000 wagons in terms of four-wheelers. This, in my opinion, is very inadequate and, Sir, I would like to cite a few arguments supporting why the number should be improved. Firstly, Sir, the railways are planning to move about 110 million tonnes of coal for the current year and the demand, I understand, is 128 million tonnes, which means that between the projected movement and in the projected demand there is a gap of 18 million tonnes. Now, Sir, already there exists a gap of 30 million tonnes, which quantity of coal is required to be moved by trucks, which means adding this additional deficit of 18 million tonnes and the total deficit would thus be 48 million tonnes.

I can tell you that so far as the truck transport is concerned, its cost is out of all proportions.

Then, Sir, another point is that the number of wagons on 31st March, 1980, was four lakh five thousand in terms of four-wheelers. This figure, Sir, on the 31st March, 1985, has become to three lakh sixty five thousand wagons. The number has gone down. From this point of view also, I would submit that the number should be augmented. Even out of 3,65,000 wagons which are at present with the Railways, a large number is averaged and the earlier these wagons are replaced, the better. I would also like the Railway Ministry to examine the matter from the financial angle. After all, the cost of the four-wheeler is Rs. 2,20 000 and the additional revenue that it would generate would itself come to about 40 per cent per year, almost Rs. 90,000 per year. So, even as a business proposition, I think the Railway Ministry would find it very profitable to consider the suggestion and I am sure this is a matter to which they would like to apply their mind. In case the Railway Ministry is short of funds, a proposal was given to them to take wagons on lease and rent basis. I would request the Railway Minister to examine it from that angle also. Thank you.

SHRI S. W. DHABE (Maharashtra): Sir, the Railway budget which we are discussing comes under the Transport Ministry. It is very difficult to understand why Ministry of Transport has been constituted and why the Railway Ministry has been given a subordinate status with only a State Minister to deal with it. If the idea was to have one department to deal with all the three wings, then proper thing would have been either to bring the Railway budget in the General Budget or have a separate budget for the Transport Department, including Railways. That would have been ideal. It is difficult to understand the Government policy in having a separate Railway budget when it is merely a constituent of the Transport Ministry. Anyhow, Government has its own policy and it may pursue it as it likes.

Sir, the performance of the Railways as has been shown, with the willing co-operation of the working class and by proper administration by the people who are at the helm of affairs, is excellent and as my friend Shri Birla said just now, Ministers must be complimented for that. It is another aspect which is proved that public sector can be successful if proper leadership is there and the officers work properly. It is known that public sector is making losses, and it is because the policy is not correct. There will be losses where there is mismanagement or where officers do not have a commercial outlook. Therefore, a heavy duty is cast on the Railway Ministry that they must make this public sector successful and an ideal undertaking. There are about four railways in private sector and the Government nationalised others because it is the most important transport system and there is the intention to nationalise all others by the year 1990. I am surprised to find that in labour-intensive industry, the Government is trying to

freeze and reduce employment. They are encouraging private sector where it should not have been so done. There was a lot of fanfare when computer reservation was introduced. But this will certainly reduce employment. I was surprised to find an advertisement in a newspaper (Nagpur Times) at Nagpur dated 9th March 1986; the Central Railway gave the advertisement and I think our Parliamentary Affairs Minister, Shri Sitaram Kesri would also be interested to know about it. It says here 'Applications are inviated for working as agent contractors for sale of tickets at Sewagram station, between Saloo Road and Wardha east station, on the following given. The rate of commission will be 15 per cent. They will have to give a security. They can sell tackets in the Wardha east station also. Thus, a contract system has been introduced for the sale of tickets. If this is the policy, I do not know what will happen if the future. Tomorrow, you will auction the whole Delhi and Nagpur stations, completely, in regard to reservations and so on and then there will be no staff needed, no computers will be necessary. This is something which will be taking the railways back.. This will mean giving scope to the private sector to enter many areas of railway operation and functioning. Sir, Government talks of socialism and giving importance to the public sector. This is the declared policy of the Government. But at the same time, they are permitting the private sector to enter such areas of railway operatfon, which should not be done. Sir, when we were discussing the Assam accord, the same thing we objected to. You know what we objected to. In Assam, they are going to allow a refinery in the private sector. When the oil industry has been nationalised in the whole country, they are going to allow the private sector to set up a refinery in Assam. The same thing should not be done in the railways. We should not go back to the days of pre-Independence when we were havfng many private railway companies like the Kilickson and company. There was a time when we were importing engines and other things from other countries. In Independent India, I do not think, import of technology and allowing the private sector in the railways will be a good policy. I do not thfnk it is going to be helpful to the railways. I am sure, Shri Sjtaram Kesri will agree with me when I say that this contract system should not be introduced at the Sewagram sation, which is the land of Mahatma Gandhi and Vinoba Bhave.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): What has Shri Kesri got to do with it?

SHRI S. W. DHABE: He knows what connections he has got. He fs a great admirer of Vinoba Bhave and Mahatma Gandhi. He goes to Paunar and Sewagram often. He has a close association.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Are you implying that Shri Scindia has not.

SHRI S. W. DHABE: What I am suggesting is that, we should not allow the private sector to enter the railways in the case of reservations or any other thing. You may have computers. You may have higher technology. But public sector should not be diluted.

Then, Sir, we should also consider expansion of services in metropolitan cities like Calcutta and so on. The population in the metropolitan cities is growing at a rapid rate. In cities like Nagpur, for example, where the population is more than 12 lakhs, there is a demand for local trains. There is a specific demand for a train service from Kamtee to Ambazari. I think, as a policy, in cities having a population of more than ten lakhs, there should be local trains, for clearing the traffic, specially the transportation of the work force. Now, it takes forty minutes to traverse the distance between Kamtee and Ambazari, where

a defence ordinance factory is there. If local trains are introduced, it will not only be commercial, but it will also be useful. It will supplement the transport, bus transport.

Then, Sir, I need not stress the importance of construction of overbridges in cities like Nagpur. Shrimati Saroj Khaparde knows this. There was a demand by her for an overbridge at Pachpouli in Nagpur. The Maharashtra Government said, they will give 50 per cent. The Corporation has agreed. Shri Ghani Khan Chaudhuri, the then Railway Minister, performed the *bhumi pooja* ceremony. But, no progress has been made so far in this regard. This is a very great bottleneck and this matter is pending for a long time. I hope, this will be taken up soon.

There is another thing which I would like to point out. Sir, I was speaking about the contract system. You were speaking about the facility for bath etc. I would like to point out a funny thing in the case of Nagpur station. In the booking office, there is no water closet facility. People have to go inside the station and that too only in the first platform, this facility is available. For the remaining 7 platforms there are no urinals or bathrooms. For that if a passenger has to go on the platform he has to purchase one rupee ticket. For using urinal or bathroom also he has to pay 20 paise to a private contractor. I do not know whether the Minister knows about this. The General Manager or the commercial people know it. They are very intelligent. They have given contract to the private people.

SHRI MADHAVARAO SCINDIA: That shows the commercial mentality.

MISS SAROJ KHAPARDE (MAHARASHTRA): It is not only at Nagpur, it is everywhere. Everywhere you will find the same thing.

SHRI S. W. DHABE: I am giving this as an example. I am not talking about Nagpur alone, I am talking about the commercial attitude of the railway department. I am talking of the policy of the Government that they are giving commercial approach even to urinals and other things. I do not think it is a good thing. It is the responsibility of the Government. (*Interruptions*).

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : ऐसा बोलिएगा, तो उसके ऊपर चार्ज हो जाएगा । (व्यवधान) नागपुर को छोड़ कर शायद ऐसी स्थिति दूसरी जगह पर नहीं है ।

SHRI MADHAVARAO SCINDIA: It is to prevent the misuse. Otherwise, people who are not passengers, come and make it dirty.

SHRI S. W. DHABE: I am only pointing out that they have to spend one rupee for purchasing a platform and pay 20 paise for using the urinal. Even if you have to charge, you should do it departmentally. You should invite tenders. But this is a strangs way of doing things. Mr. Minister let it be properly maintained but let it not go to a private sector even for the urinals and bathrooms.

The third thing which is very important in the commercial sector is about ticket collecters and ticket checking staff. There is some improvement in the position. Still many vacancies are there which are unfilled. It is interesting to know that the General Manager Central Railway invited applications for 180 posts to be filled in. Examination was held, results were declared but for the last two years the posts have not been called. They are filed temporarily by promoting class IV employees who are not conversent with the work. This is happening in Maharashtra under Central Railway. I would like the Minister to examine the whole question, why temporary *ad hoc* appointments are made from class IV employees who are not conversant

with the job. This is resulting in inefficient working at many places, as I have already said.

Coming to the passenger trains, nobody cares for them. There are passenger trains from Nagpur to Kazipet, from Nagpur to Bhusawall, from Nagpur to Itarsi. First class compartment is there and two-tier sleeper is attached to the trains, but the conductors attached to the first class compartment and two-tier sleeper have been withdrawn on the plea that there are a few passengers. Now anybody can go and occupy those compartments. In the absence of conductors nobody purchases first clases tickets or the second class two-tier sleeper tickets. I do no know why the conductors have been withdrawn from all the four trains. Why are the passenger trains treated shabbily? Is it because they are going up to a small distance.

I would like to say one more thing and finish. The staff working at Nagpur station has to pay for the cycles on the cyclestand. In all Central Government departments there are cycle stands for their employees. Here 3000 employees are working and they have to pay Rs. 15 to Rs. 20 every month to the contractor. There should at least be amenities for the staff for keeping their cycles at a cycle stand. For the vehicle or scooter being kept at the stand, no arrangement has been made and the staff is required to pay charges to the contractor. This much about the cycle stand. I hope about the staff amenities the Minister will consider the matter.

Lasty, though the results of the performance are very good, it must be mentioned that the railways have got a large number of daily wage employees—about 2 lakhs of them. Also, though not to that extent, but 50 to 60 per cent of the staff working in the railway canteens is kept as commission bearers. I would like the Minister to consider seriously that if a man is kept on daily wages, there is no job satisfaction, nor does he take interest in his work or work hard. They have been working for years together and they should be brought on a regular basis. This will go a long way in improving efficiency. Without workers participation and their efficient cooperation, no undertaking can prosper. Therefore, I would request the Minister to solve the problem of daily-wage workers who have been working for a long time in an important undertaking. Therefore, I would suggest to the Minister that the staff problems should also be taken into consideration. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Though it was not the sense of the House, I propose calling three or four Members from the Treasury Benches in my discretion. But please be brief. Mr. Thangabaalu.

SHRI THANGABAALU (Tamil Nadu): Thank you very much, Mr. Vice-Chairman, for the time given to me. At the outset I would like to congratulate our hon. Minister for the excellent performance shown in the last year and also in the coming year.

The railways, by their very nature, bring about emotionals integration of the people—rich and poor, from the north and the south—of this vast land. In spite of varous problems of resource constraints, this country has been progressing day by day under the viliant leadership of the Congress Party and its able Prime Ministers—Panditji, Indiraji and now Rajivji. After the emergence of our beloved leader, Shri Rajiv Gandhi, today, the railwaymen, by and large, are very much inspired and they are putting their best effort in a very systematic and effective manner.

Sir, according to the available ininformation today the railway have achieved many many results and have actually exceeded all the targets set for almost all the pro-

[Shri Thangabaalu]

duction units. No doubt development has taken place in a very very effective manner. The effor. made by the hon. Ministers, particuarly Mr. Bansilal and Mr. Scindia to provide better passenger services by speeding up more trains is a welcome feature. But a disturbing factor, as mentioned by other hon. Members earlier, is the meance of ticketless travel. Not ony the common man and travellers are being harassed but the country is also losing a large amount of income. Besides, we are not able to create a good atmosphere of discipline in the train services as well as in the society. I would like to tell the Minister that unless you come down with a stern hand and strong punishment,, conditions will not improve because only disorder is the order of the day. People are not hearing by giving sermons and by giving messages. They will ask ony results. They will be alright only if you take strong measures.

I also welcome the measures of simplification of refund which will be given at the station itself because this was a long-pending question which was raised almost in all the years. Now this has come about. For that I thank the hon. Minister.

Inspite of the Miniser's efforts, the Department has to give more attention and take effective steps in the cleanliness area. As a Member said. most of the trains are not in a good condition, number one Number two, they are not clean, not only the bogies but also the stations. Particularly in cities like Madras and so on, in many places we have seen the hygienic conditions are very bad. There the Minister has to take more care and see that this anomaly is once and for all finished.

Anoher important thing is this When you were speaking you said that the food was very good. I am sorry. Sir you travel once in a year. once in a blue moon. But we common people travel often. The catering department has to be completely overhauled, and a new set-up has to be made because in many areas it is not hygienic, it is not clean, and the service is not good. I would like to say that they should be more human. That is why I am sorry, I have to counter the suggestion made by our hon. Vice-Chairman, Mr. Rama Krishnan.

Another thing is about safety. Compared to many other countries we are still not up to the mark. Accidents in many places occur often and often. The Department has to take serious actions against the person who is responsible or who is not up to the mark. Then only things will improve. At the time of the emergency, I can say, every train ran very fast and was in time. Now it is not so. It is improving but I can say that that kind of situation we must create. Then only a public sector industry like the Railways will be more economical and more viable.

In the Seventh Plan, Sir, the railway is given priority, I can say. But it is not up to the level of our expectation. Rs. 12,334 crores have been earmarked. The programme, according to the hon. Minister's statement, is to procure 96,000 wagons, 6970 passenger coaches. (*Time bell rings*).

Please. I have to speak. This is for the first time that I am speaking in this session.

Also, they have to renew 20,000 km. long rail track, Sir. But according to the available information, Sir, I can say that the hon. Minister, within the resources can make more effective efforts in bringing about electrification because the report says that electrification is cheaper, it is almost one-fourth compared to steam traction. The main areas and main routes are not electrified. Only around Bombay, Calcutta and Madras 2,423 km. have been electrified. For instance, they have electrified between Arkonam and Tiruttami, the famous worship town. But for the past three years

the electric traction is not being used. That is still pending. The Government is not taking action. Only Rs. 8 lakhs have to be spent on the route.

The then Railway Minister came there personally and even declared the time for the inauguration, but unfortunately he was transferred and he was not there in the Department. When we asked the divisional Manager, he replied since they had to step up the 20-kilometre range platform, they could not do it.

According to our Ministry's note only Rs. 830 crore have been earmarked for electrification in the Seventh Plan. This is not sufficient. When electrification is done on the trunk route, it would be very much benificial. Therefore, I would request the hon. Minister that he should see to it that on the trunk route electrification is done as early as possible.

I congratulate the hon. Raillway Minister for his sincere consideration to the railwayman and welfare programmes. About one lakh employees of the various categories have been benefited during the current year. Bonus linked with productivity equal to 33 days' wages have been paid to the employees during 1985-86. Giving an excellent health care programme in 107 hospitals and 623 health units in the country is also a very important factor. Altogether the Railways have so far given six lakh railway quarters in 1985-86. Another 5,000 quarters are proposed to be completed shortly. This is one of the very important aspect for which we must commend the Minister, the Government of India and the Congress Party. In 1986-87 Rs. 25 crores have been earmarked for staff quarters. This is double the amount compared to the current year.

For the staff welfare programmes the Minister has allotted Rs. 17 crores during 1986-87.

After hearing all these things, the Opposition is not happy and they say these are not the welfare programmes and that these would not be helpful to the work force. But I would like to tell them that ours is a party which has been taking all serious and sincere care for the welfare of the work-force in the country and the workers are very happy.

The hon. Minister is not here. Otherwise I would have told him personally and he would have gone into the records to come to a solution. If is regarding the appointment and selection of Khalasis. The selection process is not at all helping the unemployed youths and needy. Now and then the department appoints some committee consisting of officers of the Department itself. In majority cases, these Committee members do not consider on merit or humanitarian consideration. This ordinary Khalisi's post is sold for Rs. 5,000 to Rs. 10,000 by members as well as the trade union leaders in collusion. There must be a fool-proof system of selection of these jobs. We have given written complaints to the Minister, but it has not been inquired into so far. My suggestion is that elected representatives also must be given representation on the Committee so that we are able to see that the selection process is done in a very effective manner.

Sir, I come from Tamil Nadu. For the past 30 years we have been demanding for the completion Karur-Dindigul-Tuticorin project. The members of Parliament from this State are consistently asking the Government and the successive Ministers for its completion, but the Government is not allotting enough funds to complete this project. But only Rs. 4½ crores has been earmarked for this project which is very meagre. There is going to be cost escalation if the project is delayed. The people belonging to Southern Parts of Tamilnadu will not be benefited. I request the Honourable Railway Minister to increase the allocation of funds for this project at least to Rs. 30 crores during this plan period so that by 1990 this project can be completed.

[Shri Thangabaalu]

The then Railway Minister, Mr. Ghani Khan Choudhury when he came to Madras announced in the presence of some MPs and State Government Ministers that mass rapid transit system in Madras will be given due attention. He said that sufficient amount will be provided for the project in the next budget. But I am very sorry to say that only Rs. 4 crores has been provided for this project which is too meagre to complete it. I request the Honourable Minister to reconsider this matter and provide at least Rs. 10 crores for this project in order to meet the demand of Madras City population.

The Railway Department has already made a survey to have a new track between Salem-Rasipuram-Namakkal-Karur line. The then Railway Minister, Mr . Ghani Khan Choudhury announced at a public meeting that this project will be implemented as early as possible. But so far nothing has happened. I request the Honourable Railway Minister to speed up the work on this project without any further delay.

Despite my belonging to the ruling party I wish to point out about imposition of Hindi on Tamilians in Central Government offices in Tamil Nadu. Employees from these offices are coming and repoiting to us that unless they pass some Hindi test they will not be considerd for next promotion. This is very unfortunate thing happening in these offices. Even our Honourable Prime Minister, Shri Rajiv Gandhi when he was in Madras on two or three occasions stated categorically that Hindi will not be imposed on the people residing in non-Hindi speaking areas. We know that some officials in the Department are trying to impose Hindi on non-Hindi speaking areas without the knowledge of the Minister and Prime Minister. Even in the Ministry of Information and Broadcasting they have issued similar kind of circular without the knowledge of the Minister. I request the Hon'ble Minister to look into this matter and see that Hindi is not imposed on Tamil Nadu people.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI R. RAMAKRISHNAN): Please try to conclude now. Otherwise your colleagues will not get a chance. Already I have given you sufficient time. I have been very, very liberal with you. In the interest of your colleagues, you conclude.

SHRI THANGABAALU: Before concluding, Sir, I would appreciate the Honourable Minister's gesture as well as his dynamic approach towards the projects. I hope through his untiring efforts he will put the rails on the right track in the right way.

(SHRI MADHAVARAO SCINDIA) Pointing Southwards.

SHRI THANGABAALU: You are not considerate towards South except our Honourable Prime Minister, Shri Rajiv Gandhi. I hope the Railway Minister will go through the proceedings, though he was not here, and do some justice to the South, particularly to the Tamil Nadu State. Thank you.

श्री भंवर लाल पंवार (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेलवे बजट का स्वागत करता हूं और इस के समर्थन में खड़ा हुआ हूं । इस रेल के जन कल्याणकारी बजट की संरचना इस लिये भी अच्छी संभव हुई है कि हमारे प्रधान मंत्री जी को नये प्रशासनिक अनुभव के धनी श्री बंशीलाल जी के साथ हमारे कार्मिक युवा रेल राज्य मंत्री माननीय सिंधिया साहब का समन्वय हो गया है और उन का जोश आज सफल सिद्ध हो रहा है । युवा शक्ति के प्रतीक भारत के प्रधान मंत्री माननीय राजीव गांधी जी बीसवीं सदी के बकाया पंद्रह वर्षों में जिस तीव्र गति से चल कर इक्कीसवीं सदी की ओर अग्रसर होना चाहते हैं वह भावना इस रेल बजट एवं जनरल बजट से परिलक्षित होती है । अतः प्रधान मंत्री जी सहित रेल मंत्री भी बधाई के पात्र हैं ।

7 P M

गत वर्ष विघटनकारी तत्वों द्वारा भारतवर्ष के कुछ भागों में जो आतंक फैलाया गया, विपक्ष ने पंजाब में चुनाव नहीं कराए जाने का आह्वान किया, फिर भी कांग्रेस एवं

सरकार जो लोकतंत्र में विश्वास रखते हैं, ने चुनाव करवाए, पंजाब में लोकतंत्र को बहाल किया । इन कारणों से रेल यात्रियों के आवागमन में एवं माल की ढुलाई में कमी हो जाने के बावजूद भी रेलवे ने आशातीत लाभ 270.10 करोड़ रु0 का प्राप्त किया है जो गत वर्ष 209 करोड़ था ।

रेल मंत्री जी ने 350 रेलगाड़ियों की गति गत वर्ष बढ़ाई, दुर्घटनाओं के नंबर में कमी आई, कई किलोमीटर नई लाईनें डालने की योजना बनाई, आरक्षण का कम्प्यूटराइजेशन किया एवं 32 स्थानों पर नई लाइनें बिछाने संबंधी सर्वे कराया जा रहा है, बजट आउटले 52 प्रतिशत अधिक किया, इसके लिए मंत्री महोदय धन्यवाद के पात्र हैं । इसके अतिरिक्त कपूरथला में बैगन फैक्टरी का कारखाना त्वरित गति से चलाने के प्रयास हो रहे हैं जिसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं ।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय का इस अवसर पर निम्न बिंदुओं पर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा ।

जो प्रांत विकसित हैं उनका विकास अधिक हो वह तो हम चाहते हैं, परंतु जो प्रांत सदियों से अविकसित हैं और जो ब्रिटिश दासता के अलावा सामंतशाही दासता और जागीरदारी दासता से पीड़ित रहे हैं और जिसके कारण औद्योगिक, सामाजिक एवं आर्थिक क्षेत्रों में पिछड़े हुए हैं वहां पर रेल लाइनें प्राथमिकता के आधार पर बिछाने की आवश्यकता है। राजस्थान जहां से मैं आया हूं वह इसी प्रकार का बहुत ही पिछड़ा प्रांत है । अतः राजस्थान में नई रेल लाइनें प्राथमिकता के आधार पर बिछाने की आवश्यकता है। हम मंत्री महोदय के शुक्रगुजार हैं कि उन्होंने राजस्थान में कुछ रेलों की गति बढ़ाई एवं कुछ नई रेलें चलाई । परन्तु औद्योगिक पिछड़ेपन को ध्यान में रखते हुए एवं पाकिस्तान की सीमा से लगते हुए होने के कारण, राष्ट्रीय हित में नई रेल लाइनों का पश्चिमी राजस्थान में बिछाना बहुत ही आवश्यक है । उदाहरणार्थ, मेड़ता सीटी से पुष्कर होते हुए अजमेर, सोजतरोड से बिलाड़ा होते हुए मेड़ता रोड, बिलाड़ा से बर, जयपुर से मालपुरा होते हुए केकड़ी तक राजस्थान में छोटी रेल लाइनों के टुकड़े बिछाने का अनुरोध समय समय पर किया गया, परन्तु दुख के साथ कहना पड़ता है कि मंत्री महोदय केवल अपने अधिकारियों द्वारा कमरों में ही बैठे स्टीरियोटाइप कई वर्षों से तैयार किए गए तथ्यों पर ही विश्वास कर उत्तर दे देते हैं । मिसाल के रूप में बिलाड़ा से लाइन का सर्वे सन् 1983 में किया गया और लागत केवल 10.97 करोड़ का होना बताया और कहा कि वित्तीय रूप से अलाभकारी है और धन की कमी है । मैं मंत्री महोदय जी को बताना चाहूंगा कि इस एरिया में सीमेंट की फैक्टरियां लग चुकी हैं । माल बनना प्रारंभ हो चुका है । इसके अलावा चने के पत्थर का लगभग 1000 ट्रक प्रतिदिन भर कर जाते हैं। इन परिस्थितियों में अलाभकारी होने का प्रश्न ही नहीं उठता । बिलाड़ा से बर का छोटा सा टुकड़ा जुड़ जाने से जोधपुर से सीधा अजमेर जुड़ जाएगा और पाली मारवाड़ जंक्शन होते हुए लगभग 150 किलोमीटर की अधिक दूरी तय करने की आवश्यकता नहीं रहेगी ।

इसी प्रकार सोजतरोड से बिलाड़ा होते हुए मेड़ता से जुड़कर नागौर, बीकानेर, गंगानगर की दूरी बहुत कम हो जाएगी । मेड़ता से पुष्कर होते हुए अजमेर रेल से बिलकुल निकट हो जाएगा । तीर्थ स्थल से जुड़ जाएगा जिससे विदेशी पर्यटकों का आवागमन भी बढ़कर विदेशी मुद्रा अर्जित हो जाएगी । मंत्री महोदय आपने बताया कि इंजीनियरिंग सर्वे इस छोटे से टुकड़े के लिए चल रहा है । यह कब तक पूरा होगा पता नहीं और पूरा होने के बाद आप इस कार्य को हाथ में लेंगे या नहीं; यह फिर एक प्रश्न-चिन्ह हमारे सामने आता है । परन्तु मंत्री महोदय आपको देशहित में गरीबों के हित में जो आप लगातार सोचते हैं, इन अधिकारियों की टिप्पणी के पश्चात आप स्वयं घटना स्थल पर पधारकर स्थिति का जायजा लेकर स्वयं निर्णय लेवें ।

केकड़ी अनुसूचित जाति एवं जनजाति का क्षेत्र है जहां से विधायक भी आरक्षित है । उस क्षेत्र में गरीब लोगों को बस का भारी किराया 37 वर्षों से वहन करना पड़ता रहा है । मंत्री महोदय आश्वासन देते रहे हैं कि सर्वे चल रहा है । कब तक यह पूरा होगा, ध्यान नहीं । क्या अनुसूचित जाति एवं जनजाति के क्षेत्र भी वर्तमान, देश, काल एवं

[श्री भंवर लाल पंवार]

परिस्थितियों में भी प्राथमिकता का आधार नहीं पा सकेगा ?

महोदय, अजमेर से ब्यावर तक एक सटल ट्रेन शाम को चलती है जो केवल दो घंटे का रन कर ब्यावर पर ही पड़ी रहती है । इस सटल ट्रेन को मारवाड जन्कशन तक बढ़ाई जा सकती है जिससे लगभग 100 आसपास के देहाती गांव लाभान्वित होने के अलावा मारवाड़ जन्कशन पर उदयपुर, जोधपुर, चित्तौड़, अहमदाबाद इत्यादि कई रेलों में यात्रियों का जुड़ाव समय पर हो सकता है । वरना वर्तमान में यात्रियों को घंटों इन्तजार करना पड़ता है । इस सम्बंध में यह कह कर टाल दिया जाता है कि लाईन क्षमता की कमी है और वाणिज्यिक औचित्य की कमी है । जैसा मैंने निवेदन किया कि स्टिरियों टाईप जबाब अधिकारीगण, मंत्री महोदय से दिलवा देते हैं । यह सटल रामदेवरा मेले के समय जोधपुर की गाड़ी से कनेक्शन मिलाने के लिए एवं अजमेर उर्स के अवसर पर महिनों तक ब्यावर से मारवाड़ जंक्शन तक चलती है और जैसा कि लाईन क्षमता की कमी का जवाब हाउस में अतारांकित प्रश्न सं0 1444 का दिनांक 7-8-85 को दिलवाया कैसे उचित कहा जा सकता है ।

पश्चिम रेलवे के जनरल मैनेजर इस सम्बन्ध में जवाब देते हैं कि गांवों से रेलवे स्टेशन तक जोड़ने की सड़कें ठीक नहीं हैं अतः यात्री नहीं आ पावेंगे । अतः मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वह स्वयं मौके की स्थिति का जायजा लेवें ।

इसके अलावा भी जोधपुर से अजमेर को बिलकुल कम समय में पहुंचने के लिये जो सवारी गाड़ी दिल्ली से अजमेर लगभग दिन में एक बजे आकर समाप्त हो जाती है उसी को मारवाड जन्कशन तक बढ़ाई जा सकती है और कोई अतिरिक्त खर्चे की आवश्यकता नहीं है । इसी प्रकार जो सुबह 7 40 पर जोधपुर से मारवाड़ जन्कशन ट्रेन आकर समाप्त हो जाती है और वापस शाम को 6 बजे जोधपुर जाती है और दिनभर मारवाड़ जन्कशन पर पड़ी रहती है उसको भी बिना किसी खर्चे के अजमेर तक बढ़ाई जा सकती है और जोधपुर से अजमेर की दूरी केवल पांच घंटे में ही तय की जा सकती है । यह दूरी वर्तमान में 10 घंटे में तय हो पाती है ।

मंत्री महोदय का ध्यान नागौर एवं चूरू की जनता की भावना की ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा । लाडनू, सुजानगढ़, रतनगढ़, चूरू के व्यापारिक व्यक्ति देश के अन्य भागों में रहते हैं । विगत 37 साल से इस क्षेत्र में कोई अतिरिक्त रेल सुविधा नहीं दी गई है । जिले के चुरू मुख्यालय तक पहुंचने का कोई सीधा कनेक्शन नहीं है । कई घंटों तक गाड़ी बदलने के लिए इन्तजार करना पड़ता है । इस क्षेत्र में गरीब जनता के लिए मेड़ता से चूरू तक के लिए एक साधारण सवारी गाड़ी चलाने की बहुत आवश्यकता है । दिन में कोई भी साधारण सवारी गाड़ी इस क्षेत्र के लिए नहीं है । एक जोधपुर से दिल्ली को मेल ट्रेन चलती है वह छोटे स्टेशन पर नहीं रुकती है इसलिए देहात के निवासियों के लिए साधारण सवारी गाड़ी को चलाना अथवा किसी ट्रेन को बढ़ा कर सुविधा देने की बहुत आवश्यकता है ।

मंत्री महोदय ने बजट में खर्चे में कमी की जाने के संबन्ध में काफी ध्यान रखा है परन्तु और अधिक सर्वे कर खर्च में कमी की जा सकती है । उदाहरणार्थ मैं मंत्री महोदय का ध्यान मेरे द्वारा 17-1-86 को उठाये गये प्रस्तावित प्रस्ताव की ओर आकर्षित करना चाहूंगा जिसके द्वारा मैंने लिखा है । कि जब 100 वर्ष पूर्व रेल लाईन बिछाई गई थी उस समय की स्थिति के अनुसार मैन क्रासिंग बने थे । जोधपुर से फलोदी लाईन पर भी कमकोर रेलवे स्टेशन के आसपास चगर मेण्ड क्रासिंग है और राज्य सरकार द्वारा सड़कों का जिस तरह निर्माण कराया गया है उससे यह चारों क्रासिंग लगभग बेकार हो गये हैं अतः कई वर्षों से जो खर्चा चल रहा है इस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है । भीकमकोर रेलवे स्टेशन पर रात्रि गाड़ी के ठहरने की भी बहुत आवश्यकता है ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल) पीठासीन हुए]

पश्चिमी राजस्थान की महत्ता को ध्यान में रखते हुए मीटर गेज जोन का मुख्यालय जोधपुर में स्थापित करने से

सम्बन्धित मामलों लम्बे समय से विचाराधीन है जिस का अब शीघ्र ही निर्णय लिया जाकर माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इसकी शीघ्र ही जोधपुर में खोलने की घोषणा करें ।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर भी आकर्षित करना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय एवं शहरी विकास मंत्रालय आपस में सामन्जस्य कर शहरों के रेलवे स्टेशनों की रेल बाउन्ड्री में मीलों तक अतिक्रमण किया हुआ है एवं स्लमस बना दिये गये हैं, उसे हटावे । भारत जिस गति से विकास कर रहा है एवं सुन्दर बन रहा है उसका शहर में रेलों के द्वारा घुसने पर बड़ा भद्दा प्रदर्शन होता है । मेरा सविनय अनुरोध है कि जिस स्थान तक शहर का क्षेत्र रेल लाईन से जुड़ा हुआ है वहां तक रेलवे से अतिक्रमण हटवा कर सफाई करा कर वृक्षारोपण एवं हरियाली लगवा दी जाए ।

मैं तो मंत्री महोदय को एक और निवेदन करना चाहूगा कि भारत वर्ष में विद्यमान रेल लाइनों के दोनों ओर वृक्षा-रोपण करा दिया जाए । इसके लिए सरल तरीका यह है कि मेन्ड क्रासिंग के पोइन्ट मेनों को इस कार्य में इन्वाल्व करें दिया जाय तो एक क्रासिंग से दूसरे क्रासिंग तक वह वृक्षारोपण कर देंगे । हर क्रासिंग पर आप देखते हैं कि सघन वृक्ष लगे हुए हैं । मैंने स्वयं ने इस ओर व्यक्तिगत प्रयास किया है और सफल हुआ है । आप स्वयं को वह क्षेत्र देखने के लिए जोधपुर में सादर आमन्त्रित करता हूं ।

बिहार के माननीय सदस्य मुझ से व्यक्त सहमति करेंगे एवं माननीय मंत्री महोदय भी अनुभव करते होंगे कि बिहार में रेल की चेन पुलिंग की बहुत अधिक शिकायतें हैं एवं बिना टिकट के यात्री अपने अधिकार के रूप में यात्रा करते हैं एवं टिकट चेकर्स स्वयं भयभीत हैं । इस इस कारण रेल मंत्रालय को भारी हानि उठानी पड़ रही है । इस ओर मंत्री महोदय कठोर कदम उठायेंगे ।

इन्हीं भावनाओं के साथ मैं रेल बजट का स्वागत करते हुए चीअरफुल मंत्री महोदय को पुनः धन्यवाद देता हूं ।

*SHRI JAGADISH JANI (Orissa): Mr. Vice-Chairman Sir, I rise to support the Railway Budget 1986-87 whole heartedly. At the outset, I would like to congratulate the Honourable Transport Minister Shri Bansi Lal and the Minister of State for Railways Shri Madhav Rao Scindhia. Because they have made sincere efforts in maintaining punctuality in running the trains. They have also increased the efficiency in the Ministry of Railways.

Railway is the life line of the nation. It is the largest public sector undertakings in the country. Therefore the progress of the nation will not be possible without the development and expansion of Railways.

While speaking on Railways Budget I would like to say a few words about Orissa. The State of Orissa is lagging far behind in Railways in compared to other States. There have not been remarkable growth of railways in Orissa during the pre-independence and also during the post-independence periods. The Howrah-Madras line passes in the eastern part and Howrah-Bombay line passes in the Western Part of the State. Similarly, Titilagarh Jharsuguda line passes in the Western Port and Rajpur-Vijay Nagarom line passes in the southern port of the State of Orissa. That is why the people living in the inland areas of the State are not able to get any benefit from the Railways

Sir, I came from Phulabani district in Orissa. It is situated in the interior part of the State. It is a backward area, mostly inhabited by Scheduled Castes and Scheduled Tribes. But I would say with much anguish and sorrow that my district has not been connected by Rail. So, it is not possible too carry the minerals, agriculture and forest produce by rail from that district to other districts. I had demanded in this House for the construction of Khurdha Road Balangir Railway line on several occasions. I am glad that the Ministry of Railway sanctioned the survey of this line in 1983 84. The former Railway Minister inaugurated the survey work of this line on the 31st December, 1983. But it is regarettable that the funds allocated for the survey

*English translation of the original speach delivered in Oriya.

work of this line in 1984-85 and in 1985-86 were not adequate. The survey has not been made much progress though it started since last two years. This proposed line will go to Balangir via Nayagarh and Phulabani town. The laying of a rail line on this route will go a long way in the upliftment of some backward districts in Orissa. As such, I request to the Minister to take necessary steps for the completion of this line as early as possible.

Then I would like to draw your attention to some more important Railway projects in Orissa. Jakhapura-Banspati line was proposed to be constructed in three phases. The first phase of this line from Jakhapura to Daitari is only 33 K. Ms. The construction of this phase has been completed and opened for traffic in 1979. The construction of the second phase of this line from Daitari to Keonjhagarh and third phase from Keonjhargarh to Banspati is yet to be taken up. Iron ore and other minerals available in abundant in Keonjhar district can be directly transported to Paradip Port by rail on completion of the construction of this line. The M.M.T.C. is presently transporting iron ore from Banspani in a circuitous route via Tatanagar in Bihar, Kharagpur in West Bengal and Balasore in Orissa, covering about 500 Kilometres. The transport cost borne by M.M.T.C. will reduce to a great extent on establishment of a direct rail link between Banspani and Jakhapura. I, therefore, demand that the construction of the Jakhapura-Banspati line be completed during the Seventh Plan period. The construction of this line should be taken up on priority.

We are really very happy that the construction of the Talcher-Sombalpur line has started. Here again the progress made in the construction of this line is not satisfactory. The amount allocated for the construction of this line in 1985-86 is not sufficient. I request to the Minister to make adequate fund provision for the construction of this line in 1986-87. This proposed alignment will provide a link between Western Orissa and Coastal Orissa. So I hope that the construction of this line is completed by the end of the seventh plan.

Then I would like to say a word about the establishment of the second Railway Division in Orissa at Sambalpur. The construction of the office building of this Division should be expedited. Sufficient fund allocation should be made for this purpose.

Now I draw the attention of the Honourable Minister towards the inconvenience of the passengers travelling on Delhi-Puri bound Utkal and Kalinga Express in the absence of proper catering services. These are the long distance trains. Therefore Pantry Cars should be attached in these trains and thereby redress the inconvenience of the passengers. Pantry Car should also be attached with the Howrah-Puri bound Shri Jagannath Express. At the same time I request the Minister to improve the catering service in Nilachal Express.

Lastly, I thank the Honourable Minister for presenting a well designed railway Budget. I thank you Sir, for having given me the opportunity to speak. With these words I conclude my speech.

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : उपसभाध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मैं राज्य सभा को धैर्य धारण रखने के लिये जो उसकी गरिमा पहले से है, उसके लिये धन्यवाद देता हूं। साथ ही अपने पत्रकारों ने भी इस बेला में सदन की मर्यादा और सदस्यों की मर्यादा के लिये धीर धारण किया है और इसलिये मुझे लगा उपसभाध्यक्ष महोदय कि राज्य सभा को धीर धारण करने की बहुत बड़ी क्षमता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं महाराजा माधवराव सिंधिया की आज इस बात के लिये प्रशंसा करना चाहता हूं, चाहे महाराजा होने के कारण या अपने व्यक्तित्व के कारण या अपनी कार्यकुशलता के कारण, कारण चाहे जो हो, लेकिन सदन में उन्होंने प्रशंसा पाने का श्रेय प्राप्त किया है, इससे लिये मैं उनका

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

अभिवादन करूंगा और कहना चाहूंगा कि ऐसे मंत्री शायद बहुत कम सदन में होते है जिनको सब ओर से प्रशंसा मिलती हो । लेकिन उपसभाध्यक्ष महोदय, अगर बार-बार मिठाई खाई जाये तो मीठे का स्वाद भी ठीक नहीं बैठता है । इसलिये विरोधी अगर उपहारस्वरूप कुछ बात न कहे तो शायद उससे प्रजातंत्र की मर्यादा का भी थोड़ा उल्लंघन हो जाता है । महोदय, पहली बात तो यह है कि अब रेल गाड़ियों में रात कष्टदायक हो गई है और वह इसलिये कि रात के चार्जेज ज्यादा हो गये । कम से कम आदमी चाहे जिस तरह का हो रेल में जाकर आराम से सोता था लेकिन अब उस को लगता है कि सब इसके लिये उसको अधिक पैसा देना पड़ रहा है । दूसरा, हमारे कई मित्रों ने खाने की बड़ी प्रशंसा की । मुझे प्रशंसा से एतराज नहीं । लेकिन जब उन्होंने इसके बारे में गांव शब्द जोड़ा तो मुझे एतराज हुआ । भले ही सुपर क्लास वाले आदमियों को भोजन का पता न हो । मैं गांव का नहीं बल्कि गंगा किनारे के नजदीक का रहने वाला हूं । बिहार का मिथिला उसमें प्रसिद्ध । हमारे भारद्वाज भी इससे अवगत होंगे । टिन की प्लेट में जो भोजन मिलता है उससे उसकी एक चौथाई भूख भी किसी कीमत पर नहीं मिटती और उस जले पर नमक यह कि दो रुपये चार्ज और अधिक हो गया है । यह सुपर फास्ट के लिए ठीक हो सकता है, वहां मैं जितनों से मिलता हूं, पूछता हूं, जो सुपर फास्ट में आते हैं, जैसे आर० रामकृष्णन जी, उस क्लास के लोगों के लिये यह ठीक है । लेकिन उस प्लेट को कौन खा सकता है । लेकिन सेंकड क्लास में इस प्लेट को कौन पसंद करेगा ? और वे प्लेटफार्म का भोजन न लें तो केवल इस खाने से उनका काम नहीं चल सकता है और मेरे जैसा डाइबिटिक और हार्ट पेशेन्ट जो है वह भी इस खाने को नहीं खा सकता है । इसलिये . . .

श्री सीताराम केसरी : आप शरीर से नहीं लगते हैं ।

श्री जगदम्बी प्रसाद यादव : शरीर से तो मैं डाक्टर को भी धोखा दे सकता हूं । अगर मैं किसी डाक्टर के पास अनायास चला जाऊं तो वह कहेगा कि यदि आप भी बीमार हो तो फिर ठीक कौन है ? लेकिन सवाल यह है कि जब मैंने डाक्टर का अधिकार लिया तो सब एक्सपेरीमेंट मैंने अपने ऊपर कर लिया । विभाग भी हमने वही लिया था । विभाग मिलने के कारण मैंने सब एक्सपेरीमेंट अपने ऊपर कर लिये । इसलिये मैं जरूर कहूंगा कि इस प्लेट पर भी दो दृष्टिकोण से देखें । सुपरफाइन के लिए ठीक है गर्म मिल जाता है, लिमिटेड क्वांटिटी भी उनके लिए काफी है । लेकिन दूसरी श्रेणी के लिए यह कभी पर्याप्त नहीं हो सकता है । इसकी एक तो कीमत ज्यादा है और दूसरे क्वांलिटी भी कम है । इसलिए इस पर अगर विचार नहीं करेंगे तो भारत इतना बड़ा देश है और लम्बी यात्रा भी गरीब ही करता है। बहुत से लोग देश में तीर्थाटन करते हैं । जितने सुपरफाइन लोग थे उन्होंने कहा कि शावर लगा होना चाहिए । वे इसके लिए ज्यादा पैसा दे दे सकते हैं । मैं जानता हूं कई गाड़ियों में शावर लगा हुआ है वे लोग अधिक पैसा देकर के भी स्नान करते हैं और पैसा उनके लिए कोई महत्व नहीं रखता है । मिडल क्लास के जो आदमी यात्रा करने वाले हैं तीर्थ पर स्नान जरूरी है उनको अगर स्नान का पैसा लगा देंगे तो मैं नहीं समझता कि उससे अधिक दूसरा कोई पाप वे समझेंगे । यह तो उनके ऊपर एक प्रकार से जजिया टैक्स लग जायेगा । इसलिए कुछ ऐसी बातों पर आप जरूर विचार करें । (समय की घंटी) श्रीमन सात बजे के बाद भी घंटी बजाएंगे तो मैं लिख कर के देने के लिए भी तैयार हूं । मैं एक बात आपसे कहना चाहता हूं कुछ सवाल उठाये गए राजभाषा हिन्दी पर । मैं अपनी बात कहने से पहले उसका जवाब जरूर देना चाहता हूं । भारतीय रेल जो है वास्तव में राष्ट्र की धमनी है, रक्त की धमनी है । हमारे एक मंत्री ने कहा था अगर रेल की लाइनों को जोड़ कर खड़ा करें तो हम चन्द्रलोक तक चले जाएंगे । भारत की राष्ट्र की धमनी को प्रवाहित करने वाला अगर कोई सांस्कृतिक दृष्टिकोण हो सकता है क्योंकि संस्कृति

अगर किसी आह्वान का साधन हो सकती है तो वह राजभाषा हिन्दी हो सकती है या संस्कृत हो सकती है। इसको भूल जाएंगे तो देश को आप किस सूत्र से जोड़ेंगे। रेल पंक्चुअल जोड़ती है भावनात्मक जोड़ने के लिए बिना किसी प्रयास के सम्पूर्ण चारों धाम में सब लोग हिन्दी बोलते हैं समझते हैं लेकिन मैं एक उलाहना सुन चुका हूं और मैं संसदीय राज्य मंत्री जी से आग्रह करूंगा। मद्रास में शास्त्री भवन है जिसमें केन्द्रीय सरकार के सभी कार्यालय है। उनके जो नामपट्ट है वह अंग्रेजी में और सिर्फ हिन्दी में हैं। राजभाषा अधिनियम के अनुसार वहां पर नाम पहले तमिल में होना चाहिये तब हिन्दी में तब अंग्रजी में होना चाहिए। यह राजभाषा का नियम है और इसी काम पालन सब जगह होता है। अगर मद्रास में और अपोजीशन के नेता के सामने ही हो तो विरोध स्वाभाविक होगा। इसलिए कृपा कर के ऐसी बातों को जरूर ठीक करवा दें। इसलिए मैं पुनः एक बार कहना चाहता हूं कि रेल ने राजभाषा हिन्दी का काम किया है लेकिन फिर भी जो रेल राष्ट्र की धमनी को जोड़ती है वह ही निश्चित पूर्वक राष्ट्रभाषा को भी देश को अंगीकार करा सकती है अब हम ज्यादा दिन तक विदेशी भाषा को ढो नहीं सकते हैं। इसलिए नहीं ढो सकते कि बिहार जाने पर हमें लोग पूछते है कि क्या तुम्हारे देश मे ऐसी कोई भाषा नही है जिसमें तुम बोल सकते हो। को चिठी लिख सकते हो बातचीत कर सकते हो। हम यह देखते हैं कि दुनिया में आधा दर्जन से अधिक देशों में भारतीय गये है और दुनिया में हिन्दी किसी न किसी रूप म विकसित हो गई है जब इस भेष में विदेश गया तो पाकिस्तान वर्मा और श्रीलंका के जितने भी भारत में रहे हुए लोग थे सब दौड़ कर मिलते थे हिन्दी में पूछते थे। यह भी पूछते थे कि तुमको भोजन में भी दिक्कत होगी। इस प्रकार भावना सब जगह है। राजनीतिक भेदभाव हो सकता है। जब प्रधानमंत्री जी विदेश गये पांच देशो में गये तो मैंने उनको पत्र लिखा कि आप पांच देशों में गये होंगे तो सभी देशों के राष्ट्रपति और अपनी वशभूषा मे आए होंगे और उन्होने अपनी भाषा में बात की होगी और आप एक विदेशी भाषा में बोले तो आप अपनी आत्मा से पूछिये कि आपको यह कैसा लगता होगा। आप एक विशाल देश के नागरिक है जिसकी 13 उन्नत भाषाएं है। भाषाओं की जननी संस्कृत है जो दुनियां की कई भाषाओं को अपने शब्द दिए हुऐ है। इसलिए मैं यह कहता हूं कि इसका किस प्रकार से सदुपयोग हो दुरुपयोग नहीं हो। हम सद्भावना से चलें। हिन्दी स्वयं सद्भावना से चले किसी हिन्दी वाले ने कभी भी हिन्दी इम्पोजीशन की बात नहीं की है अभी भी नहीं कहेगा इसलिए मैं चाहूंगा कि इसका भी आप नेतृत्व करें। मैं संक्षेप में पुनः आपसे कुछ बातों के लिए आग्रह करूंगा जो मैंने लिखकर भी दी हैं। जमालपुर कारखाना आपका सबसे पुराना कारखाना है लेकिन आज झाड़ झखाड़ हो रहा है इसलिए हो रहा है कि वाष्प इंजन खत्म हो जायेंगे और वाष्प इंजन की रिपेयर के लिए वहां वर्कशाप था। इस कारखाने ने यह साबित किया है कि रेलवे हिन्दुस्तान में जिस चीज को मांगा है वह उसने दिया। 60 टन का डाइ अमेरिका ने 2 वर्ष कहा, इंग्लैंड ने 3 वर्ष कहा तो इसने 6 महीने में बनाकर चितरंजन को दे दिया। किरन बनाकर दिया। द्वितीय वार में बम के पार्ट बनाकर दिया, पंचिंग मशीन बनाकर दी, किराया बनाकर दिया। आज अगर कहें कि माल के डिब्बे बनाकर दो तो उसको भी बनाकर दे सकते है, पैसेजर डिब्बे कहे तो वे भी बनाकर दे सकते हैं। मैंने बात करते हुए वहां के अधिकारियों से पूछा तो उन्होने कहा कि अभी भी रेलवे के कुछ पोर्ट पुर्जे विदेशो से मंगाये जाते हैं लेकिन यहां इतने कुशल कारीगर हैं कि उनको बनाकर दे सकते हैं। लेकिन यहा जब तक डीजल और विद्युत इंजन की रिपेयरिंग का काम नहीं देंग तब तक स्थायी काम नहीं हो सकता है। उनको स्थायी काम नहीं मिलेगा तो वह कारखाना चल नहीं सकता है। रेलवे बोर्ड के स्पेशल अप्रेंटिस, फर्स्ट थर्ड क्लास अप्रेंटिस वहा तैयार होने हैं और तैयार होकर रेलवे बोर्ड तक आते है। कभी कभी तो 70 प्रतिशत अधिकारी आपके वहां से है। आप स्पेशल अप्रां

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

को हटाना चाहते है तो जो कुछ वहां हैं उसको वहां से हटाना चाहते हैं फिर मिलेगा उसको क्या । इसलिए मैं चाहूंगा कि कुछ ऐसा काम डीजल और इलेक्ट्रिक, इंजन का दें जिससे उसको स्थायी, रेगूलर काम मिलें । जहां दूसरे कारखाने बने हैं वहां 10 हजार से 20 हजार और 20 से 30 हजार लोगों को काम मिला । लेकिन यहां 1942 में 22 हजार तक लेबर कट्टक्टर सब मिलाकर थे तो आज 12-13 हजार लोग काम करते है । जो रिटायर होते हैं तो उनके स्थान पर बहाली नहीं होती है । उसका विस्तार कैसे हो ?

मैंने दूसरी बात यही भागलपुर हावड़ा एक्सप्रेस आपने चालू की है मैंने इतना ही कहा कि पटना से जोड़ देते तो राजधानी की लूप लाईन के यात्रियों को एक दिन के फासले पर चलाते । जमालपुर इसलिये कहता हूं कि जमालपुर स्टेशन आपके बगल में है । जमालपुर में आपका रेलवे का कारखाना है जिसका संबंध लिलुआ, वर्दमान, हवड़ा और सियालदाह से दैनिक है । बंगाली कार्यकर्ता अधिक होने के कारण उनके पारिवारिक रिलेशनस भी है, रोज वहां से आना जाना सरकारी या गैर सरकारी कार्य से होता है । जब वहां कहता हूं तो जवाब देते हैं इंजन को घूमने के लिये जगह नहीं है । मुझे नहीं लगता है । वहां से तीन गाड़ियां तीन तरफ जाती है, रोज, तीन गुनी 6 ऐसे और शनिवार को 9 गाड़ियां वहां से आती और जाती है । 9 गाड़ियां रोज वहां से बने और जाये और वहां पर हावडा की गाड़ी जमालपुर को आकर चली जाये तो इसमें क्या होगा । इसलिये मैं चाहूंगा कि इसको आप देख ले । एक बात जरूर है कि रेलवे के जो सुपरिटेंडेंट है उनको जब ट्रेक बजता है तो ट्रेक के बचने पर पैसा मिलता है, इसमें नहीं मिलेगा ।

अब मैं एक दूसरी बात आपसे कहना चाहता हूं । विक्रमशिला की बात मैंने बैठक में उठायी थी । उसमें पेट्रो कार नहीं लगता है । अगर जरूरत है भोजन यान को तो विक्रमशिला के यात्री को है । आप देखे जो पटना लगता है, वहां गाड़ी पटना से 9 बजे रात्री को खुलती है यात्री भोजन करके, भोजन लेकर चलेंगे आगे आने पर भागलपुर से जो यात्री चलता है वही भोजन करेगा और उधर से गाड़ी लौटती है तो पटना से 11 सवा 11 बजे उतर जाते है, भोजन की कोई जरूरत उनको नहीं होती है, भोजन की जरूरत अगर किसी को है तो उसी विक्रमशिला के यात्री को है । तो हमको कोई बता दे कि पैंट्री कार भोजन वालो के लिये है या भोजन वाले पैंट्री कार के लिये है । इसका जवाब कोई नहीं हो सकता । बैठक में मैंने कहा कि रेलवे बोर्ड के मम्बर हो चाहे मंत्री हो कोई हमको बता दे कि हमारा कहना सही है या उनका कहना सही है ।

दूसरा ए० सी० सी० स्लीपर जो आप लगाते हैं यात्री के साथ तो पटना से आगे के सांसदों के एवं यात्रियों के साथ आप भेदभाव क्यों करते हैं । पटना राजधानी है समझ में आया कि राजधानी के लिये आप विशेष ध्यान देते हैं लेकिन भागलपुर के लिये हो जाये तो क्या हर्ज है । जब गाड़ी अकेले चलती थी तो ए० सी० सी० वहां तक जाती थी । दूसरे डिब्बे दो से चार तो बढ़ाये लेकिन दो बढ़ाने पर भी आप देखे कि भागलपुर से गाड़ी खुलती है 6 डिब्बे की गाड़ी तो ऊपर नीचे कितने आदमी भरे रहते हैं । इसलिये इसमें 10 डिब्बे करिये या समूची गाड़ी भेजिये आखिर गाड़ी यहीं बैठे रहती है इसकी क्या जरूरत है । इसलिये जब तक डिब्बे नहीं बढ़ते है । इसका कल्याण नहीं हो सकता है ।

मैं एक सेकेंड में दो तीन बातें कहना चाहता हूं ज्यादा समय नहीं लूंगा जब श्री गनी खान चौधरी जो रेल मंत्री थे तो उन्होंने यह वचन दिया था कि दानापुर फास्ट पैसेंजर 327–328 टाइम पर चलेगी नहीं चली तो डीजल इंजन दिया तो इससे वह गाड़ी समय पर चलने लगी लेकिन अब फिर वाष्प इंजन दिया गया कोयले का तो गाड़ी फिर एक दिन भी समय

पर नहीं चलती है। इसी के साथ अगर इंडिया एक्सप्रेस एवं दानापुर फास्ट पैसेंजर में कोच या अटेंडेड फर्स्ट क्लास में नहीं रहता। मैं लास्ट दिसम्बर को कलकत्ता दानापुर फास्ट पैसेंजर से जा रहा था आरक्षण रहते हुए भी बर्थ नहीं मिला और भागलपुर में भी हमें आरक्षण नहीं मिला, इसलिये कि जो हमारा आरक्षण था उस पर आपके रेलवे का पुलिस अधिकारी था। आपको यह सुन कर आश्चर्य होगा कि यूजर्ज कनसल्टेटिव कमेटी में मैंने इसकी शिकायत की कि जब तुम्हारी ही बैठक में आते हुए, मेरे आरक्षण के रहते हुए, मेरा अधिकार रहते हुए भी और कंपलेंट करने पर भी आज तक कुछ नहीं हुआ। अगर इस हिसाब से चला जाये। तो मैं समझता हूं कि रेल का सुधार कौन करेगा और शिकायत कौन करेगा।

अब समय सारणी बनाते हुए पहले आप सांसदों से पूछ लिया करते थे, जो जिस लाईन का होता था कि अगर तुम्हें कुछ सजेशन देना है तो कुछ सजेशन दे दो, लेकिन आज आपने यह प्रथा भी तोड़ दी है और अंत में यही कहना चाहता हूं कि अनौपचारिक बैठकें बराबर होती रहती थी रेलवे की, तो उन अनौपचारिक बैठकों में भी जो बातें आपसे कर रहा हूं, वह बातें वहां पर करके समाप्त हो जाती थी। अनौपचारिक बैठकें भी बहुत कम कर दी हैं। इसलिये मैं चाहूंगा कि अनौपचारिक बैठकें भी आप वैसे ही करें।

अंत में मैं पैसेंजर गाड़ियों की ओर एक बार फिर ध्यान दिलाना चाहता हूं कि बड़ी बड़ी गाड़ियों पर सब लोगों ने ध्यान दिया है, लेकिन छोटी छोटी जो पैसेंजर गाड़ियां है, जिन पर बहुत कम बड़े लोग चलते हैं, लेकिन हिन्दुस्तान की अधिक आबादी तो उसी गाड़ी का लाभ लेती है और उस गाड़ी के समय पर नहीं चलने के कारण हमारी लाईन में बड़ी बड़ी गाड़ियों की बड़ी दुर्दशा हो रही है। स्वतः गाड़िया आती नहीं है, हम तिनसुखिया पर चढ़ेंगे चेन पुल करके उतरेंगे विक्रमशिला पर चढ़ेंगे चैन पुल करके उतरेंगे, इसलिये कि वह गाड़ी समय पर नहीं चलती है। वह बता देता है कि देखो दो घंटे से बैठे हुए हैं यह गाड़ी जायेगी हमारी गाड़ी नहीं आती है हम इस पर चलेंगे। इसलिये जब तक उस गाड़ी को ठीक नहीं करते है सुधार नहीं करते है तब तक लांग रेंज के पैसेंजर भी नहीं चढ सकते हैं। यह ठीक है कि डब्लू टी चलने वाले बिना टिकट के चलने वाले यह उस तरफ अधिक है लेकिन बिहार में डब्लू० टी० चलता है तो आपकी सेकेण्ड स्टोरी की गाड़ी तो कोई नहीं है लेकिन सब डबल स्टोरी पर चढ़ते है उस पर भी नहीं चढ़ता है तो जो वाक्स है उस पर बैठता है सीढ़ी पर बैठता है और जो बैक्यूम जोड़ने की जगह है। तो उस पर बैठता है। तो सवाल यह है कि यह क्या बतलाता है? यह बतलाता है साहब कि जितनी आबादी है उसके हिसाब से गाड़ियां नहीं है और राज्य ट्रांसपोर्ट बिहार ने जय श्रीहरि बोल दिया है। तो जाये तो किस चीज से जाये और सब तरह के लोग है। इसलिये कम से कम जो द्वितीय श्रेणी के निचले स्तर के जो हमारे यात्री हैं उनके लिये कृपा करके कुछ कीजिये और अगर यात्रा की बात धर्म भाषा की बात करनी है तो एक बात आपको स्मरण कराना चाहूंगा कि सुलतानगंज अजगैवी महादेव घाट है जहां से एक लाख आदमी रोज आकर स्नान करने के लिये सावन और भादों में आता है और सौ मील देवघर जाता है लेकिन आज तक आपने एक लाख ...(घंटी).. और कुम्भ के मेले में इस बार 90 लाख आयेगा तो उसके लिये आपने क्या व्यवस्था की है लेकिन वहां पर प्रत्येक साल सावन महीने में निश्चित है कि वहां पर एक लाख आदमी दैनिक आता है और वहां से देवघर जाता है लेकिन देवघर जाने के लिये कोई गाड़ी नहीं है सीधी लाईन तो है ही नहीं मंदार तक है लेकिन घूम करके।

मुझे लास्ट इयर कहा गया कि हम ट्रायल के लिये चला देते हैं। तो वह भी नहीं चलाया। तो एक लाख यात्री जहां रोज जाये उनकी देखभाल करने वाला कोई नहीं है लेकिन दूसरी जगह जहां कम लोग हैं वहां करेंगे इसलिये कि वह कुम्भ ऐसी जगह लगता है जहां पर लोगों की पहुंच है।

[श्री जगदम्बी प्रसाद यादव]

सुलतानगंज ऐसे लोगों की पहुंच वाली जगह नहीं है जिसके कारण आज अजगैवी महादेव घाट पर एक लाख स्नान करने वाले रोज जाने वाले वर्षों से जाने वाले और हमने वहां से इस सवाल को उठाया है लेकिन आज तक हल नहीं हुआ ।

इसलिये मैं चाहूंगा कि आप देख लें एक्जामिन कर ले कि क्या व्यवस्था हो सकती है ? जो भी व्यवस्था हो सके वहां कीजिये । मैं यह नहीं कहता कि मेरे कहने से कीजिये, लेकिन आप देख लीजिये, जो भी व्यवस्था हो, वह यात्रियों के लिये कीजिये । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Yes, Mr. Narayanasamy, not more than five minutes please.

SHRI V. NARAYANSAMY (Pondicherry): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you very much for having given me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, I rise to support the Budget, which is presented by the hon. Minister for Railways, Shri Madhavrao Scindia. Sir, this Budget is welcomed by all sections of the society for three reasons. The first reason is that the burden of the fare is put on the affluent sections of the society. Secondly, the freight charges on transit of the goods have not been increased. Thirdly, the hon. Minister has seen that within the available resources of funds the Budget has been presented in a positive manner.

Sir, I would like to say that Rs. 2050 crores have been allocated for the year 1986-87. For the total plan period, Rs. 12.334 crores have been given for the Seventh Plan. Sir, I will talk only about the salient features of the budget and then give my suggestions for the hon. Minister to consider.

Last year, we had celebrated the International Year for the Youth. Concessions were given to youth at 50 per cent when they travel for training or in groups of ten persons and if they are in the age group of 16 to 33. But this year this concession has been reduced to 25 per cent. Sir, we have Human Resource Development Ministry separately because we want to encourage the youth, the sportsmen and students to make them avail of this concessions so that persons living in one corner of the country can visit the other corner, understand the people, the living conditions there. Therefore, I suggest the hon. Minister should increase the concession from 25 per to 50 per cent this year also.

Then about season tickets. Though the fare on the season tickets has not been increased, I would only like to say that last year, there were some circulars issued by the Railway Department saying that season ticket-holders should not carry more than ten kgs of luggage; they can take only one umbralla, one tiffin box and one handbag. There were many protests by those travelling by the reason tickets. I would submit that season tickets holders are generally office goers those working in plantation fields and industrial workers. By imposing this condition, they will be greatly affected. Because of protests, the Railway Department was pleased to withdraw the condition of 10 kgs baggage but other conditions have not been withdrawn. Many representations have been made by season ticket-holders and I suggest the Railway Minister to consider these representations and withdraw the conditions.

Sir, about 18 lakh persons are working in the Railway Department and there are about two lakh employees who are working as temporary workers. They have put in 10 years and 15 years of service but they have still not been regularised. Their service conditions is also not being improved. I would request the hon. Minister to consider such cases and review the service

conditions of these employees so that they get a better deal.

Coming to my State—I am skipping over other points—Pondicherry, we had one train from Pondicherry to Madras which is still continuing. Then there is another Express train which was started in 1982, known as Pondy Express. It continued for two years but without any reason whatsoever, that train has been abruptly stopped. This train starts at 10 at night from Pondicherry and reaches Madras next morning at 6. If persons travel by bus, it takes him only 3½ hours to reach Madras from Pondicherry, but the train takes about 10 hours. I request the Minister to start that train again because in our State of Pondicherry, people from West Bengal are coming to have darshan of Ashram and see Auroville and people from Delhi and Bombay and other places also come and there is a great traffic potential. Then in Karaikal, due to flood, there was dislocation of railway traffic and railway tracks were damaged but the train services have so far not been resumed during the past three months.

This may also be considered by the hon. Minister.

Then, coming to Mahe, Mahe is part of the Union Territory of Pondicherry. There is no train from Mahe to Pondicherry. I would request the Minister to take steps to introduce a train between Mahe and Pondicherry because most of the Government servants are living in Pondicherry and working there.

I would like to refer to one more aspect. The old railway station in Pondicherry was demolished and new station was built. It is welcome. I would like to congratulate the hon. Minister for this. I would also like to congratulate the hon. Minister on the fact that the trains are running on time.

THE VICE- CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Please conclude.

SHRI V. NARAYANASAMY: I am concluding. In the new station at Pondicherry, retiring rooms are not there and the passengers are stranded on the platform. I would request the hon. Minister to look into this aspect also. Sir, since my learned colleagues have already touched on the other aspects of the railway like improvement of services etc., I would not dwell on these points. In the end, I thank the hon. Minister for all the pains he has taken to see that railways are run in an effective manner. I conclude my speech with the hope that the hon. Minister will pay more attention to the Union Territory of Pondicherry which is in the southern part of the country.

श्री मीर्जा ईशार्दबेग (गुजरात) : मान्यवर उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे गांव में एक मुहावारा है—"पगडी का बल छोर पर आता है" अब सुबह बोलने वाले वक्ताओं मे अधिक समय लिया और कटौती हमारे समय से हो रही है । खैर, फिर भी मैं जल्दी से इसको निपटाने की कोशिश करता हूं ।

मान्यवर, रखा गया जो रेल बजट है, जिसकी और लोगों ने भी सराहना की है, मैं उसका अनुमोदन करता हूं और हमारे मंत्रालय को, खासकर के मंत्री जी को मैं उसकी बधाई देता । हमारे प्रधानमंत्री श्री राजीव गांधी जी इस देश को जो एक सक्षम और कागर नेतृत्व देना चाहते हैं उसकी दिशा में आपने अपनी कार्य दक्षता से आगे इस मंत्रालय को ले जाने का जो प्रयास किया है, उसके लिये बधाई ।

मान्यवर, मेरा समय भले ही कटे लेकिन एक बात मैं सदन के ध्यान में लाना चाहता हूं कि आपके माध्यम से । अभी-अभी दो ही मिनिट पहले विपक्ष के मेरे साथी लोकतंत्रिक परंपराओं की बात कर रहे थे । यह सदन का घोर अपमान है मान्यवर कि नुक्ताचीनी की बात कर

[श्री मोर्जा ईर्शाद बेग]

सरकार पर जो करनी होती है, तो विपक्ष एक भी बात को जाने नहीं देता और आज विपक्ष का एक भी सदस्य यहां पर मौजूद नहीं है। यह सदन का घोर अपमान है ; मान्यवर यही इनका मुखौटा है, नुक्ताचीनी की बात तो हमेशा करते है और जो लोकतांत्रिक परंपराओं की, व्यवस्था की बात आती है, तो उसकी तरफ उनका कोई ध्यान नहीं रहता है।

उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल) : यादव जी यहां बैठे हुए हैं।

श्री मिर्जा ईर्शादबेग : मान्यवर (व्यवधान) मेरे पास बहुत समय नहीं है, इसलिये मैं सिर्फ कुछ दो तीन पाइंट की ओर ही मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं, खासकर के गुजरात के संबंध में आपने जो रेल बजट में थोडा बहुत देने का हमें प्रयास किया हैं, इसलिये मैं आभारी हूं। दो तीन पाइंट जो गुजरात के बहुत पुराने समय से मंत्रालय के सामने पड़े हुए है, बार-बार आपके समक्ष इस बात को लाया गया है, लेकिन कौन जाने इस प्रोब्लम का कोई सुलझाव क्यों नहीं होता है? मैं आशा करता हूं कि आप इस पर दृष्टिपात करेंगे विदेश व्यापार के उत्कर्ष के लिये अहमदाबाद में इण्टरनेशनल स्टेण्डर्ड आर्गेनाइजेशन केण्टोनमेंट डिपो बनाने के संबंध में दरखास्त जो आज से तीन वर्ष पूर्व राज्य सरकार ने दी है बैंगलोर केण्टोनमेंट में जिस प्रकार पायलेट योजना शुरू की गयी है, उसी प्रकार अहमदाबाद में केण्टोनमेंट डिपो शुरू कर सकते है। यह पायलेट स्कीम जब तक संपूर्ण सजावटा के साथ केण्टोनमेंट डिपो नये स्थल पर नहीं स्थापित होती, तब तक अन्तरिम व्यवस्था के तौर पर यह रह सकती है। इस सम्बन्ध में राज्य सरकार ने रेलवे कन्वेन्शन कमेटी को संपूर्ण ब्यौरा 31-8-85 के रोज दिया था और 10-11 85 को विभागीय रेलवे मैनेजर को भी इसके बारे में जानकारी है। मगर आज तक मान्यवर, इसका निपटारा नहीं हुआ है। जेनुअन संगठन अभी तक रुका हुआ है, इसे त्वरित गति से निपटाने की मांग करता हूं।

मान्यवर, भावनगर, तारापुर ब्राडगेज लाइन के लिये 1952 से मांग रखी गयी है। सौराष्ट्र बम्बई के अन्तर को यह 150 किलोमीटर तक घटा सकती है। किन्तु आज तक नेशनल ट्रांसपोर्ट कमेटी का भी बोर्ड जो दो वर्ष पूर्व मंत्रालय को मिला है, लेकिन राज्य सरकार को आज तक कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है। मान्यवर, भावनगर में अलग शिप-मेकिंग यार्ड का उद्योग विकसित है और उसमें एक करोड़ की लागत से अधिक विकास की योजना चालू है। इस उद्योग ने कई कुछ लिये राज्य तथा केन्द्र सरकार को करोड़ों रुपया मुनाफे में दिया है रेवेन्यु में दिया है भावनगर से गहुआ वाया तलाजा नैरोगेज रेलवे लाइन है उस लाइन पर भावनगर से 30 किलोमीटर की दूरी पर यह शिप-मेकिंग यार्ड है, जिसका इस लाइन के साथ जोड़ने की मांग की गई है, लेकिन रेल मंत्रालय इस पर सहमत नहीं है और कहता है कि नैरोगेज लाइन आर्थिक दृष्टि से चलाना ठीक नहीं है और उसने राज्य सरकार पर सर्वेक्षण का खर्च डालने की बात की है। केन्द्रीय सरकार को करोड़ों रुपया कुछ ही वर्षों में कुछ भी लिये कई गुजरात के इस उद्योग ने दिया है। सर्वेक्षण का खर्च आप डालना चाहते है तो फाइनेंस डिपार्टमेंट से कहिये या इस्पात वालों से कहियें, वे वहन कर सकते हैं। मान्यवर, 10-10-85 को इस सम्बन्ध में राज्य सरकार ने मंत्रालय को लिखा लेकिन आज तक उसका जवाब प्राप्त नहीं हुआ है।

भगदल्ला बन्दर रेल मार्ग से जुड़ा नहीं है। उस के नजदीक का स्टेशन है उधना जो सिर्फ 9 किलोमीटर की दूरी पर है। भगदल्ला को रेल मार्ग से सम्बन्धित किया जाय तो मध्य प्रदेश से आने वाला जो कोयला है वह साधा इस बन्दर पर उतर सकता है। इस प्रकार भगदल्ला में उत्पन्न सीमेंट को रेल मार्ग से देश के विभिन्न हिस्सों में भेजा जा सकता है। यह बड़ा बन्दर है। वहा पर भारी यातायात है। सिर्फ 9 किलोमीटर का सवाल है।

मान्यवर, हजीरा बन्दर को बारह-मासी उत्तारू बन्दर 22 करोड़ की लागत से विकसित करने की राज्य सरकार की योजना है और इस पर वार्षिक 14 लाख टन का यातायात होना सम्भावित है । हजीरा पर जहाज बांधने का भी प्रावधान है । हजीरा के नजदीक क्रिमको गैस आधारित है खाद का कारखाना है । इसलिये क्रिमको हजीरा वाली रेलवे लाइन को हजीरा बन्दर और जहाजों के जो स्थल है, जो पांच किलोमीटर के अन्तर पर हैं वहां तक एक्सटेंड करना मैं समझता हूं राष्ट्रीय आवश्यकता है । इस सम्बन्ध में राज्य सरकार ने 20-1-86 को रेल सचिव को लिखा जिसका प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।

मान्यवर, रेल मंत्रालय ने 78-79 में नडियाड -कपडवंज रेलवे लाइन को मीटर-गेज से ब्रोडगेज में रूपांतरित करके मोडासा तक एक्सटेंड करने का प्रोजेक्ट 15.75 करोड़ की लागत से मंजूर किया, उस पर 2 करोड़ की लागत आपने लगाई है, उसका मिट्टी का काम आपने करवाया है राज्य सरकार ने भी उस पर खर्च किया है । यह पिछड़ा हुआ इलाका है, आदिवासी इलाका है और रेल-लाइन से जोड़ने का इसका इतिहास है । मान्यवर, आपका भी ध्यान दिलाया गया है, वंशी लाल जी से बात हुई है । इस पर आंदोलन चले हैं । एक जमाना था जब गुलजारी लाल नन्दा इसी कांस्टीटुएंसी से आते थे और रेल मंत्री थे । उस समय भी इसके बारे में इतने बड़े आन्दोलन हुये कि पहली बार उस इलाके में 144 लगाई गई और नन्दा जी की गाड़ी को जलाया गया । इतना सेंसिटिव मामला है । हम यह नहीं कहते कि सेंसिटिव मामला है इसलिये इस प्रोजेक्ट को मंजूर करें, लेकिन एक बार आपने ढाई करोड रुपये की लागत लगाई है, आपका मिट्टी का काम खराब हो रहा है । इस सदन में भी मंत्री जी ने आश्वासन दिया है । लेकिन अगले वर्ष दो हजार रुपया दिया, यह मजाक है । इस वर्ष एक हजार रुपया दिया । इस लागत से तो यह प्रोजेक्ट तीस वर्ष के अन्दर भी पूरा नहीं हो पाएगा । इसको सिर्फ 20-30 किलोमीटर एक्सटेंड करने की है । इससे हमारा सम्बन्ध बनता है राजस्थान के साथ, हमारा सम्बन्ध बनता है मध्य प्रदेश के साथ । हमारी मांग है कि इसको आप देखें । ईस तरह से खर्च करेंगे तो कुछ वर्षों के बाद इसकी कास्ट इतनी बढ़ जाएगी कि इस प्रोजक्ट को पूरा करना सम्भव नहीं हो पाएगा । मान्यवर, राज्य सरकार ने इसके बारे में कहा है, चैम्बर आफ कामर्स ने कहा है । राज्य सरकार ने रेल प्रोजेक्टस को जो प्रायोरिटी दी है उसमें सर्वप्रथम प्रायोरिटी इस काम को दी है । मैं मांग करता हूं कि इस प्रोजेक्ट को देखते हुए आप उचित धनराशि आवंटित करें । सौराष्ट्र के विस्तार के सम्बन्ध में दो एक बातें कहना चाहता हूं । आप देश के विभिन्न भागों से खनिज, नमक, उर्वरक आदि असंख्य वस्तुएं देश के विभिन्न हिस्सों से उपलब्ध कराते हैं परन्तु वर्षों से गुजरात की मांगों के सम्बन्ध में कुछ नहीं सोचा जा रहा है । मान्यवर, वांकानेर, मोरबी, जंक्शन मारिजया मीटरगेज सेक्शन को ब्राडगज में परिवर्तित किया जाना चाहिये और भावनगर, सुरेंद्र नगर, अहमदाबाद दिल्ली राजकोट वरावल, गांधीग्राम से भुज तथा लखपत तक ब्राडगज में रूपांतरण तथा एक्सटेंशन हो मुझे तो भविष्य के विषय दिखाई पड़ते हैं । इनके वहां के औद्योगिक विकास के सम्बन्ध मे विचार करना अधिक आवश्यक है । इसी तरह अहमदाबाद बड़ौद तथा सूरत में एलेक्ट्रिक मोटर यूनिट सबरेबन ट्रेन का भी आयोजन अवश्यक है । मंत्री जी, आप ने पंजाब को रेलवे कोच की फैक्ट्री दी है और इसीलिय मैं आप का अभिनन्दन करता हूं । किन्तु गुजरात में भी इस बारे में कुछ विचार किया जा रहा है या नहीं । इसके बारे में कुछ जमीन एक्वायर करने की बात सोची जा रही है या नहीं । इसके बारे में क्या प्रावधान किया गया है यह मैं जानना चाहता हूं ।

हमारी मांग है कि कम से कम हमारी जो आश्रम एक्सप्रेस है उसके अन्दर हम को दो ए सी कोच दे दी जायं । कभी उस के अन्दर आप सफर कर के देख लीजिए । अगर आप कभी उस आश्रम एक्सप्रेस से अहमदाबाद जायेंगे तो आप को वह सफर दूभर मालूम होगा और पहुंचने पर ऐसा लगेगा मानो दस दिन से धूल में नहा कर आये हों । तो हमारी मांग है कि उसमें कम से कम दो एसी कोच दी जायें या कम से कम ऐसा प्रावधान

[श्री मोर्जा ईर्शाद बेग]

किया जाय कि उसके डिब्बों में मिट्टी न जा सके ।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि जो एक्सीडेंट्स होते हैं उस पर प्रभावित व्यक्तियों को कुछ एक्सेग्रसिया रकम दी जाती है । मैं जहां तक समझा हूं हमारा जो आई आर ए की सेक्शन 82/ए है उसके मुताबिक उसका आवंटन होता है । मैं जानना चाहूंगा कि पिछले वर्षों से जो एक्सीडेंट्स हुये हैं उन में किसी को 5000 किसी को 3000 और किसी को 2000 रुपया दिया गया है ।

मैं यह जानना चाहता हूं कि यह किन नियमों के आधार पर दिया गया है और इस को देने का क्राइटेरिया क्या है ?

अन्त में एक बात कह कर मैं अपनी बात खत्म करना चाहता हूं । रेशनालाइजेशन आफ गुड्स परटनिंग टु दि रेलवे फ्रेट के बारे में कुछ बातें बतायी गयी थी । पहले शार्टेस्ट रूट एंड चीपस्ट रेट का जो क्राइटरिया था उसको अब रिवर्स कर दिया गया है । जैसा कि अहमदाबाद से पंजाब को अगर माल भेजना है तो चंडीगढ़ से अहमदाबाद के लिये रवाना होने वाला माल वाया तुगलकाबाद ले जाने की अनुमति आप ने दी है और इसके चार्जेज आप लेते हैं जो कि शार्टेस्ट रूट के हैं । वह रूट वाया दिल्ली मथुरा और आगरा का है । तो पहले जो क्राइटेरिया था उस को क्यों बदला गया है और इस पर आप जो फ्रेट लत हैं, जो चार्ज लेते हैं वह अधिक लेते हैं । आप इसके बारे में सोच कर बतायें और इसी तरीके से आंध्र प्रदेश और कर्नाटक की बात भी है । इसके बारे में कुछ जगहों पर आप के डिपार्टमेंट से मांग की गयी और जो माल लांगैस्ट रूट से ले जाया गया था उस पर उन्होंने कहा कि इस पर शार्टेस्ट रूट का क्राइटरिया लगना चाहिये तो उन की इस दलील पर आप ने उन को मुआवजा भी वापस किया है ।

बाक्स एन टाइप के वैगन्स में लोडिंग और अनलोडिंग के बारे में मंत्री जी ध्यान दे कर सोच लेंगे ऐसी मैं आशा करता हूं और अन्त में एक मांग करूंगा कि रेलवे का जो रिक्रूटमेंट है वह आप की इस प्रोग्रेसिव लीडरशिप में यह रेलवे आयी है इसलिये चाहता हूं कि रेलवे का रिक्रूटमेंट अब कम्प्यूटर के जरिये से ही हो । आप इस की व्यवस्था करायें और ऐसा होने से मैं समझता हूं कि देश के हित में कुछ अधिक काम हो सकेगा ।

उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बंसल): अभी दो स्पीकर और हैं । उन से मैं दरख्वास्त करूंगा कि वे 5, 5 मिनट से ज्यादा न लें ।

श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी (उत्तर प्रदेश) : मान्यवर, वाइस चेयरमैन साहब, मै आप का आभारी हूं कि आप ने मुझे रेलवे बजट पर बोलने की इजाजत दी । इस मौके पर मैं अपने जवान मंत्री और जवान हौंसला माधव राव जी सिंधिया जी को मुबारकबाद देना हूं चाहता हूं कि आज उनके बजट ने यह फिजां पैदा कर दी कि विरोधी दल से भी उन को मिठाई देने की बात हो रही थी जब कि वह मिठाई हम तक नहीं पहुंच रही थी लेकिन बहरहाल खुशी इस बात की है कि विरोधी दल ने भी उन को मिठाई देने की पेशकश की । यह बात बतलाती है कि पूरा सदन और पूरा हाउस सबके सब इस बजट से खुश हैं और मुतमईन हैं जिसके लिये दिल्ली मुबारकबाद पेश करना चाहता हूं ।

जनाबेआला, हम इस बजट पर पहले भी बोलते रहे हैं और हर साल हमने कुछ न कुछ शिकायतें अपने लायक मिनिस्टर के सामने रखी हैं। मतलब यह कि छतों पर लोगों का सफर करना, पानी की व्यवस्था न होना, ट्रेनों का लेट आना वगैरह-वगैरह। लेकिन यह एक बड़ी मुआजा है और यह बड़ी खुशी की बात है कि इस साल के अरसे में ये सब शिकायतें रफ्ता -रफ्ता कम हो गई है । खत्म नहीं तो नही हो सकती हैं, बल्कि कम हो गई हैं, जिसके लिये मैं उनका शुक्रिया कर रहा हूं और अपनी ओर से, अपनी पार्टी की ओर से उनका शुक्रिया अदा करता हूं । लेकिन शुक्रिया साथ शिकायत भी होना चाहिये । मैं उनस यह शिकायत कर रहा हूं जो मैंने पिछले साल की थी कि पब्लिक सैक्टर और प्राइवेट सैक्टर यानी हमारी जितनी दुकानें रेलवे स्टेशनों पर छोटे-छोटे दुकानदारों की थीं, सब तो आपने नेशनालाइज कर दीं, अमरूद की, फल की दुकानें, चाय की दुकानें,

समोसे और पकौड़े की दुकानें, सब आपने नेशनलाइज कर दीं, लेकिन क्या वजह है कि आप बता सकते हैं कि अब तक हवीलर बुक स्टाल, गुलाब सिंह की दुकान या उनका बिजिनेस आज भी उसी तरह से चल रहा है जिस प्रकार 14 साल पहले चल रहा था। हम से हमेशा यह कहा जाता है कि हमने उनको नोटिस दिया है कि दो तीन साल के अन्दर अपना बिजिनस समेट लो, लेकिन ऐसा नहीं होता। बल्कि कुछ इसमें कहानी और है। हम यह चाहते हैं कि हमारे लायक मिनिस्टर, हमारे लायक स्टेट मिनिस्टर उस कहानी के पस परदा जायें और देखें कि वह क्या कहानी है और इसकी कहानी के ऊपर ये लोग बिजिनस किस प्रकार कर रहे हैं। छोटे दुकानदार तो सड़क पर आ गय हैं, बड़े-बड़े साहूकार गुलाब सिंह और ए० एच० हवीलर के नाम पर दुकानदारी कर रहे हैं और लाखों करोड़ों रुपया हमारे रेलवे स्टेशनों से कमा रहे हैं।

आखिर में मैं यह कहूंगा कि हमारे यहां बहुत से मेम्बर्स ने एक ही बात कही है और मिनिस्टर साहब ने हमारे लायक मिनिस्टर साहब ने उसका गौर किया होगा कि पैसेंजर ट्रेन पर ज्यादा तवज्जह दें। यह एक्स्ट्रा एक्सप्रेस ट्रेन और मेल ट्रेन या सुपरफास्ट ट्रेन सब धोखा है। असली ट्रेन जो है वह पैसेंजर ट्रेन है, जो गरीबों की ट्रेन है, मजदूरों की ट्रेन है, स्टूडेंट्स ट्रेन है। चनाचे एक ट्रेन जो कि फैजाबाद से इलाहाबाद हो मिलती थी और सुबह 7 बजे और 3 बजे के बीच में आती थी उसको आपने एक्सप्रेस कर दिया और बाद में बंसीलाल जी ने हमें खत लिखा कि पब्लिक की डिमांड थी कि एक एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाए, हम एक्सप्रेस ट्रेन नहीं चला पाए, इसलिए हमने इस पैसेंजर ट्रेन को एक्सप्रेस ट्रेन कर दिया। मैं जानना चाहूंगा कि ऐसा क्यों हुआ, मैंने यह कहा कि यह बहुत गलत बात है। पब्लिक की ऐसी कोई डिमांड थी?

8 P.M

अगर कोई डिमांड थी भी तो यह आपको हक नहीं है कि जो लड़के 10 बजे इलाहाबाद पहुंचते हैं, जो दफ्तर के कर्मचारी 10 बजे इलाहाबाद पहुंचते हैं उन सब के हकूक छीन लें और उस ट्रेन को जो कि छोटे-छोटे स्टेशनों से तमाम मुसाफिरों को इकट्ठा करके शहर में पहुंचाती थी उसको आप अपनी तरफ से एक्सप्रेस ट्रेन कर दें यह कहां की इन्सानियत है। आपने यह जुल्म किया है उन पर। विश्वनाथ गंज का जो स्टेशन था वहां पर तो पब्लिक की एजिटेशन से आपने ट्रेन रोक दी लेकिन दूसरे जो स्टेशन थे वहां पर नहीं रोकी। जब हमने लिख कर भेजा कि मुझे बताया जाये कि वहां पर कितनी बुकिंग होती है, क्या मुनाफा है वहां से, विश्वनाथगंज से क्या आमदनी है तो आप खामोश हो गये। तो यह एक ऐसी चीज है कि लोगों ने वहां पर ट्रेन को जैम किया, लोगों ने हड़ताल की। पांच हजार लोग ट्रेन के सामने खड़े हो गये। पुलिस आई, गिरफतारियां हुई, सब कुछ हुआ। लेकिन सी आई डी ने भी रिपोर्ट दी, इंटेलीजेंस ने भी कहा कि यह ट्रेन रुकनी चाहिए इन स्टेशनों पर लेकिन आप हैं, आपका डिमार्टमेंट है जो जिद कर रहा है कि नहीं रोकनी है। इस पर मचले हुए हैं कि हमें एक ददैनिजगर बनाने की बात है। दो आदमी कट गये गाड़ी से। चलती गाड़ी से ये लड़के कूदे। उनके पांव कट गये। लेकिन उसके बाद भी आपको उन पर रहम नहीं आई। मैं आपसे विनती करता हूं, मैं आप से रिक्वेस्ट करता हूं कि इस फैजाबाद और इलाहाबाद की ट्रेन को जो सरजू एक्सप्रेस के नाम से मशहूर है उसको आप पैसेंजर ट्रेन कर दें। वहां की पब्लिक की यह डिमांड है, गरीबों की डिमांड है, देहात के इलाकों की डिमांड है और उसके साथ एक बात और कहना चाहता हूं। कल सुकुल जी ने इलाहाबाद में राजधानी एक्सप्रेस को रोकने की बात कहीं मैं कुछ ज्यादा तो नहीं कहना चाहता लेकिन एक बात सुकुल जी कहना भूल गये कि आज जिस आजादी के टाउन में हम बैठे हुए हैं यह कांग्रेस की देन है और कांग्रेस का हैडक्वार्टर इलाहाबाद में ही 60 साल तक रहा है। 40 साल तो यहां अखबार-रेडियो छाया रहा। इलाहाबाद को आप इतनी आसानी से नेगलेक्ट नहीं कर सकते, जनर-अन्दाज नहीं कर सकते। जो अभी शताब्दी मनाई गई थी, 100 साल पूरे होने पर जो खुशी मनाई गई थी वह इसकी यादगार है, वह उसकी एक निशानदेही है, आप उसको नहीं मिटा सकते। आपको इसको एहतराम देना चाहिए। आपको इलाहाबाद में राजधानी एक्सप्रेस को रोकना चाहिए। आपने बिना वजह एक्सप्रेस ट्रेन बनाई इन स्टेशनों को छोड़ा सिर्फ अफसरों को कहने से। मैं कहना चाहता हूं कि

ये अफसर लोग जो हैं ये पब्लिक में आएं और पब्लिक के एजिटेशन को फेस करें। मैं कहता हूं कि इनकी हैसियत क्या है। इन अफसरों की हैसियत क्या है? मैं यह कहना चाहता हूं कि एक्सप्रेस ट्रेन को पहले की तरह पैसेंजर ट्रेन कर दीजिए ताकि स्टूडेंट्स को, कचहरी जाने वालों को, दुकानदारों को हर प्रकार की आसानी हो।

†[شری ہاشم رضا عابدی الہ آبادی

(اتر پردیش) : محترم وائس چیرمین صاحب - میں آپ کا ابھاری ہوں کہ آپ نے مجھے ریلوے بجٹ پر بولنے کی اجازت دی - اس موقع پر میں اپنے جوان منتری اور جوان حوصلہ مادھو راؤ جی سندھیا جی کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں کہ آج ان کے بجٹ نے یہ فضا پیدا کر دی کہ ورودھی دل سے بھی ان کو متھائی دینے کی بات ہو رہی تھی - جب کہ وہ متھائی ہم تک نہیں پہنچ رہی تھی - لیکن بھر حال خوشی اس بات کی ہے کہ ورودھی دل نے بھی ان کو متھائی دینے کی پیشکش کی - یہ بات بتلاتی ہے کہ پورا سدن اور پورا ہاؤس سب کے سب اس بجٹ سے خوش ہیں اور مطمئن ہیں - جس کے لئے میں ان کو دلی مبارکباد پیش کرنا چاہتا ہوں -

جناب اعلیٰ - ہم اس بجٹ پر پہلے بھی بولے ہیں - اور ہر سال ہم نے کچھ نہ کچھ شکایتیں اپنے لائق منسٹر صاحب کے سامنے رکھی ہیں - مطلب یہ کہ چھوٹوں پر لوگوں کا سفر کرنا - پانی کا بندوبست نہ ہونا - ٹریلوں کا لیٹ آنا وغیرہ وغیرہ - لیکن یہ ایک بڑا معجزہ ہے اور یہ بڑی خوشی کی بات ہے کہ اس سال کے عرصہ میں یہ سب شکایتیں رفتہ رفتہ کم ہوگئی ہیں - ختم تو نہیں ہو سکتی ہیں - بلکہ کم ہو گئی ہیں - جس کے لئے میں ان کا شکریہ ادا کر رہا ہوں اور اپنی طرف سے اپنی پارٹی کی طرف سے - ان کا شکریہ ادا کرتا ہوں - لیکن شکریہ کے ساتھ شکایت بھی ہونی چاہئے - میں ان سے یہ شکایت کر رہا ہوں جو میں نے پچھلے سال کی تھی - کہ پبلک سیکٹر اور پرائیویٹ سیکٹر یعنی ہماری جتنی دکانیں ریلوے اسٹیشنوں پر چھوٹے چھوٹے دکانداروں کی تھیں - سب تو آپ نے نیشنلائز کر دیں - امرود کی - پھل کی - چائے کی دکانیں - سموسے اور پکوڑے کی دکانیں - سب آپ نے نیشنلائز کر لیں - لیکن کیا وجہ ہے کہ آپ بتا سکتے ہیں کہ اب تک ہویلر بک اسٹال - گلاب سنگھ کی دکان یا ان کا بزنیس آج بھی اسی طرح چل رہا ہے - جس طرح چودہ سال پہلے چل رہا تھا - ہم سے ہمیشہ یہ کہا جاتا ہے کہ ہم نے انکو نوٹس دیا ہے کہ دو تین سال کے اندر اپنا بزنیس سمیٹ لو - لیکن ایسا نہیں ہوتا - بلکہ کچھ اس میں کہانی اور

† Transliteration in Arabic Script.

کو ایکسپریس ٹرین کر دیا - میں جاننا چاہوں گا کہ ایسا کیوں ہوا - میں نے یہ کہا کہ یہ بہت غلط بات ہے -

پبلک کی ایسی کوئی ڈمانڈ تھی - اگر تھی بھی تو یہ آپ کو حق نہیں ہے کہ جو لڑکے دس بجے الہ آباد پہنچتے ہیں - جو دفتر کے کرمچاری دس بجے الہ آباد پہنچتے ہیں ان سب کے حقوق چھین لیں - اور اس ٹرین کو جو کہ چھوٹے چھوٹے اسٹیشنوں سے تمام مسافروں کو اکٹھا کرکے شہر پہنچاتی تھی اس کو آپ ایکسپریس اپنی طرف سے ایکسپریس کر دیں - یہ کہاں کی انسانیت ہے - آپ نے یہ ظلم کیا ہے ان پر - وشوناتھ گنج کا جو اسٹیشن تھا وہاں پر تو آپ نے پبلک کے ایجیٹیشن سے ٹرین روک دی لیکن دوسرے جو اسٹیشن تھے وہاں پر نہیں روکی - جب ہم نے لکھکر بھیجا کہ مجھے بتایا جائے کہ وہاں پر کتنی بکنگ ہوتی ہے کیا منافع ہے وہاں سے - وشوناتھ گنج سے کیا آمدنی ہے - تو آپ خاموش ہو گئے - تو یہ ایک ایسی چیز ہے لوگوں نے وہاں ٹرین جام کیا - لوگوں نے ہڑتال کی - پانچ ہزار لوگ ٹرین کے سامنے کھڑے ہوگئے - پولس آئی گرفتاریاں ہوئی - سب کچھ ہوا - لیکن سی - آئی - ڈی - نے بھی رپورٹ دی - اور انٹیلجنس

[شری ہاشم رضا عابدی الہ آبادی]

ہے - ہم یہ چاہتے ہیں کہ ہمارے لائق منسٹر - ہمارے لائق اسٹیٹ منسٹر اس کہانی کے پس پردہ جائیں اور دیکھیں کہ وہ کیا کہانی ہے - اور اس کہانی نے اوپر یہ لوگ بزنیس کس طرح کر رہے ہیں - چھوٹے دکاندار تو سڑک پر آ گئے ہیں - بڑے بڑے ساہوکار گلاب سنگھ اور اے - ایچ - ہویار کے نام پر دکانداری کر رہے ہیں اور لاکھوں کروڑوں روپئے ہمارے اسٹیشنوں سے کما رہے ہیں -

آخر میں میں کہنا چاہوں گا کہ ہمارے یہاں بہت سے ممبرس نے ایک ہی بات کہی ہے اور منسٹر صاحب نے بھی ہمارے لائق منسٹر صاحب نے اس پر غور کیا ہوگا کہ پیسنجر ٹرین پر زیادہ توجہ دیں - یہ ایکسٹرے ایکسپریس ٹرین اور میل ٹرین سب دھوکا ہیں - اصلی ٹرین جو ہے وہ پیسنجر ٹرین ہے - جو غریبوں کی ٹرین ہے - مزدوروں کی ٹرین ہے - اسٹوڈنٹ کی ٹرین ہے - چنانچہ ایک ٹرین جو کہ فیض آباد سے الہ آباد کو ملاتی تھی اور صبح سات بجے اور تین بجے کے بیچ آتی تھی - اس کو آپ نے ایکسپریس کردیا - اور بعد میں بنسی لال جی نے ہمیں خط لکھا کہ پبلک کی ڈمانڈ تھی کہ ایک ایکسپریس ٹرین چلائی جائے - ہم ایکسپریس ٹرین نہیں چلا پائے - اس لئے ہم نے ایک پسنجر ٹرین

شتابدی منائی گئی ہے سو سال پورے ہونے پر - جو خوشی منائی گئی ہے وہ اس کی یادگار ہے - وہ اس کی ایک نشاندھی ہے - آپ اس کو مٹا نہیں سکتے - آپ کو اسکو احترام دینا چاہئے - آپ کو الہ آباد میں راجدھانی ایکسپریس کو روکنا چاہئے - آپ نے بنا وجہ ایکسپریس ٹرین بنائی - ان اسٹیشنوں کو چھوڑنا صرف افسروں کے کہنے سے - میں کہنا چاہتا ہوں کہ یہ افسر لوگ جو ہیں یہ پبلک میں آئے اور پبلک کے ایجیٹیشن کو فیل کریں - میں کہتا ہوں کہ ان کی حیثیت کیا ہے - ان افسروں کی حیثیت کیا ہے - میں کہنا چاہونگا کہ ایکسپریس ٹرین کو پہلے کی طرح سپرفاسٹ ٹرین کیا جائے تاکہ اسٹوڈنٹ کو - کچہری والوں کو - دکانداروں کو ہر پرکار کی آسانی ہو -]

उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल): इलाहाबादी जी, आपको पांच मिनट का समय दिया गया था। आपको बोलते हुये 10 मिनट हो गये हैं। आपने इस पर गौर नहीं किया है।

You could be brief then

श्री हाशिम रजा आबादी इलाहाबादी: मैं गौर कर रहा हूं। मेरे ही नजदीक में श्री बिरला जी बैठते हैं। वे अभी तकरीर कर रहे थे। मैंने गौर किया कि उनके बोलते वक्त न तो कोई घंटी की आवाज आई, न घंटे की आवाज आई और न किसी और चीज की आवाज आई। मैं इस कुर्सी से यह उम्मीद करता हूं कि यह कुर्सी हर एक के साथ इंसाफ करेगी।

نے بھی کہا کہ یہ ٹرین روکنی چاہئے ان اسٹیشنوں پر لیکن آپ ہیں - آپ کا ڈیپارٹمنٹ ہے جو ضد کر رہا ہے کہ نہیں روکنی ہے - اس مچلے ہوئے ہیں کہ ہمیں ایک درد جگر بتانے کی بات ہے - دو آدمی کٹ گئے گاڑی سے - چلتی گاڑی سے دو لڑکے کودے - ان کے پاؤں کٹ گئے - لیکن اسکے بعد بھی آپ کو ان پر رحم نہیں آیا - میں آپ سے التجا کرتا ہوں - میں آپ سے ریکویسٹ کرتا ہوں کہ اس فیض آباد اور الہ آباد کی ٹرین جو سرجو ایکسپریس کے نام سے مشہور ہے - اس کو آپ پسنجر ٹرین کر دیں - یہ وہاں کی پبلک کی یہ ضمانت ہے - غریبوں کی ضمانت ہے - دیہات کے علاقوں کی ضمانت ہے اور اس کے ساتھ ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں - کل سکل جی نے الہ آباد میں راجدھانی روکنے کی بات کہی - میں کچھ زیادہ تو نہیں کہنا چاہتا لیکن ایک بات سکل جی کہنا بھول گئے کہ آج جس آزادی کے ٹاؤن میں ہم بیٹھے ہوئے ہیں وہ کانگریس کی دین ہے اور کانگریس کا ہیڈ کوارٹر الہ آباد میں ہی ساٹھ سال تک رہا - چالیس سال تک تو وہاں اخبار ریڈیو چھاپا رہا - الہ آباد کو آپ اتنی آسانی سے نوکلیٹ نہیں کر سکتے - نظر انداز نہیں کر سکتے - جو اہمی

†[شری هاشم رضا عابدی الہ آبادی:

میں فورکررہا ہوں- میرے نزدیک میں برلا صاحب بیٹھے ہیں - وہ ابھی تقریر کر رہے تھے - میں نے غور کیا کہ ان کے بولتے وقت نہ تو کوئی گھنٹی کی آواز آئی نہ گھنٹے کی آواز آئی اور نہ ہی اور چیز کی آواز آئی - میں اس کرسی سے یہ امید کرتا ہوں کہ یہ کرسی سب کے ساتھ انصاف کرے گی -]

उपसभाध्यक्ष (श्री पवन कुमार बांसल): पार्टी के हिसाब से सब को समय मिलता है । उनको उसी हिसाब से समय दिया गया था । अब आप एक सैन्टेन्स में अपनी बात खत्म कर दीजिये ।

श्री हाशिम रजा आबदी इलाहाबादी : मैं चाहता हू कि फैजाबाद से इलाहाबाद वाली गाड़ी को मेरे जवान, खूबसूरत, चहेते मिनिस्टर श्री माधवराव जी सिंधिया साहब वहां रुकवा दें और सब का प्यार, सब की चाह, सब का इश्क ले लें जिससे कि इस वक्त वे महरूम ई ।

†[شری هاشم رضا عابدی الہ آبادی:

میں چاہتا ہوں کہ فیض آباد سے الہ آباد والی گاڑی کو میرے جوان - خوبصورت - چہیتے منسٹر شری مادھو راؤ سندھیا صاحب وہاں رکوا دیں اور سب کا پیار - سب کی چاہ سب کا عشق لے لیں - جس سے اس وقت وہ محروم ہیں -]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): The discussion is concluded and the Honourable Minister would reply to the debate tomorrow. The House is adjourned till 11 A.M. tomorrow.

The House then adjourned at seven minutes past eight of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 11th March, 1986.

†[]Transliteration in Arabic Script.